



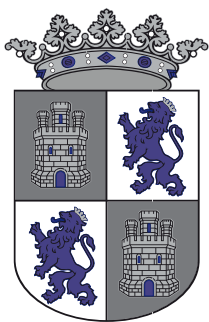
COMISIÓN DE MOVILIDAD Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL

PRESIDENCIA
DON EMILIO JOSÉ BERZOSA PEÑA

Sesión celebrada el día 15 de octubre de 2025, en Valladolid

ORDEN DEL DÍA

1. Proposición no de ley, PNL/001434, presentada por las Procuradoras Dña. Susana Suárez Villagrà, Dña. María Luisa Calvo Enríquez y Dña. Rebeca Arroyo Otero, instando a la Junta de Castilla y León a que inste al Gobierno de España a adoptar las medidas necesarias para revertir la supresión de la parada de Puebla de Sanabria en los trenes de alta velocidad afectados por la eliminación de las paradas entre Madrid y Galicia, así como a proceder al restablecimiento de los horarios anteriores, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 427, de 29 de mayo de 2025.
2. Proposición no de ley, PNL/001446, 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 instar al Gobierno de España a no suprimir ninguna frecuencia de alta velocidad existente a 1 de mayo de 2025 en estaciones de ferrocarril de León y Castilla, así como a mejorar los servicios de alta velocidad en dichas regiones, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 434, de 12 de junio de 2025.
3. Proposición no de ley, PNL/001523, presentada por los Procuradores Dña. Eva Ceballos Marroquín, Dña. Virginia Jiménez Campano, D. Luis Briones Martínez, Dña. Noelia Frutos Rubio, D. Jesús Puente Alcaraz y Dña. Laura Pelegrina Cortijo, instando a la Junta de Castilla y León a firmar el convenio con el Ayuntamiento de Briviesca (Burgos) donde se refleje la permuta del tramo urbano de la CL-632, que atraviesa el municipio de Briviesca, desde el p. k. 0,00 hasta el p. k. 2,600, especificándose en qué condiciones y plazos transmite cada administración el vial a permutar y su correspondiente modificación de la señalización pertinente, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 455, de 4 de septiembre de 2025.



SUMARIO

	<u>Páginas</u>
Se inicia la sesión a las diez horas treinta y cinco minutos.	24605
El presidente, Sr. Berzosa Peña, abre la sesión y comunica la alteración del orden del día por acuerdo de la Mesa de la Comisión con los portavoces, así como que los puntos segundo y tercero se debatirán conjuntamente.	24605
Intervención del procurador Sr. Guerrero Arroyo (Grupo Socialista) para comunicar sustituciones.	24605
Intervención de la procuradora Sra. Rincón Iglesias (Grupo Popular) para comunicar sustituciones.	24605
Primer punto del orden del día (antes tercero). PNL/001523.	
El secretario, Sr. Pablos Romo, da lectura al primer punto del orden del día.	24605
Intervención de la procuradora Sra. Ceballos Marroquín (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	24606
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Gallego González (Grupo UPL-SORIA ¡YA!).	24607
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Suárez Villagrà (Grupo VOX Castilla y León).	24608
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Beltrán Martín (Grupo Popular).	24610
Intervención de la procuradora Sra. Ceballos Marroquín (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	24612
El presidente, Sr. Berzosa Peña, somete a votación, en los términos fijados por su proponente, la proposición no de ley número 1523. Es aprobada.	24612
Segundo y tercer puntos del orden del día (antes primero y segundo). PNL/001434 y PNL/001446.	
La letrada, Sra. Barbero González, da lectura a los enunciados del segundo y tercer puntos del orden del día.	24612
Intervención de la procuradora Sra. Calvo Enríquez (Grupo Vox Castilla y León) para presentar la proposición no de ley número 1434.	24613
Intervención de la procuradora Sra. Gallego González (Grupo UPL-SORIA ¡YA!) para presentar la proposición no de ley número 1446.	24615
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pablos Romo (Grupo Socialista).	24618
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Rincón Iglesias (Grupo Popular).	24622

**Páginas**

Intervención de la procuradora Sra. Calvo Enríquez (Grupo VOX Castilla y León) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo de la proposición no de ley número 1434.	24625
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 número 1446.	24627
Intervención del procurador Sr. Pablos Romo (Grupo Socialista) para pronunciarse sobre el texto final propuesto de ambas proposiciones no de ley.	24630
El presidente, Sr. Berzosa Peña, somete a votación, en los términos fijados por su proponente, la proposición no de ley número 1434. Es aprobada.	24630
El presidente, Sr. Berzosa Peña, somete a votación, en los términos fijados por su proponente, la proposición no de ley número 1446. Es aprobada.	24630
El presidente, Sr. Berzosa Peña, levanta la sesión.	24630
Se levanta la sesión a las once horas cincuenta y ocho minutos.	24630



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

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Buenos días. Damos comienzo a la sesión. Antes de... de comunicar las sustituciones, si hubiera alguna, indicar que, por acuerdo de esta Mesa con los portavoces, se debatirá primero la PNL 1523, del Partido Socialista, y en segunda instancia se debatirán la PNL 1438, de Vox, y 1446, de UPL, de manera conjunta, siendo la votación separada. Ahora sí. ¿Algún grupo parlamentario tiene que comunicar alguna sustitución? ¿Partido Socialista?

EL SEÑOR GUERRERO ARROYO:

Buenos días. Gracias, presidente. Carlos Fernández Herrera sustituye a Laura Pelegrina Cortijo y Isabel Gonzalo Ramírez a Javier Campos de la Fuente.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. ¿Partido Popular?

LA SEÑORA RINCÓN IGLESIAS:

Buenos días. Gracias, presidente. Javier Carpio sustituye a Beatriz Coelho.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. Por el señor secretario se da lectura del primer punto del orden del día.

PNL/001523

EL SECRETARIO (SEÑOR PABLOS ROMO):

Gracias, señor presidente. Primer punto actual del orden del día: **Proposición no de ley número 1523, presentada por los Procuradores doña Eva Ceballos Marroquín, doña Virginia Jiménez Campano, don Luis Briones Martínez, doña Noelia Frutos Rubio, don Jesús Puente Alcaraz y doña Laura Pelegrina Cortijo, instando a la Junta de Castilla y León a firmar el convenio con el Ayuntamiento de Briviesca (Burgos) donde se refleje la permuta del tramo urbano de la CL-632, que atraviesa el municipio de Briviesca, desde el punto kilométrico 0 hasta el punto kilométrico 2,600, especificándose en qué condiciones y plazos transmite cada Administración el vial a permutar y su correspondiente modificación de la señalización pertinente, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 455, de cuatro de septiembre 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 señora procuradora doña Eva Ceballos Marroquín, por un tiempo máximo de diez minutos.



LA SEÑORA CEBALLOS MARROQUÍN:

Muchas gracias, presidente. Buenos días, señorías. La carretera CL-632, de titularidad de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, atraviesa Briviesca a lo largo de 2,6 kilómetros, en los cuales hay ubicados dos colegios de Educación Infantil y Primaria, un instituto, dos polideportivos, dos residencias de ancianos, un parque, un paseo, zonas comerciales, y bordeando el casco histórico con protección de... de Bien de Interés Cultural, creando un efecto barrera en el municipio.

Debido al tráfico pesado y de mercancías peligrosas que se dirigen hacia el noroeste de la provincia, las situaciones de peligro se repiten a diario. Desde la conversión de la Nacional I en vía rápida, la permeabilidad de esta vía ha mejorado, pasando de un único enlace con acceso a Briviesca a tres enlaces.

Con fecha del veintisiete de julio del dos mil veintidós, el Pleno del Ayuntamiento de Briviesca acordó solicitar a la Junta de Castilla y León el cambio de titularidad del tramo urbano de la CL-632, que atraviesa el municipio de Briviesca desde el punto kilométrico 0,00 hasta el punto kilométrico 2,600 -avenida Doña Mencía de Velasco, avenida Príncipe de Asturias y avenida Reyes Católicos-, que pasaría a ser de titularidad municipal, existiendo así otra alternativa viaria que proporcione un mejor nivel de servicio, como es la avenida Doctor Rodríguez de la Fuente a lo largo de sus 600 metros de longitud, que pasaría a ser de titularidad de la Junta de Castilla y León.

Con fecha del veintiocho de noviembre del dos mil veintidós se emite informe por parte de la jefa del Servicio Territorial de Movilidad y Transformación Digital, con el visto bueno del jefe de Sección de Conservación y Explotación, realizando las siguientes observaciones en el punto cuarto de su informe, y que dice literalmente:

Para poder realizar lo anteriormente citado, es necesario el cambio de denominación de dos tramos: de la SE... de la SC-BU-S, de la Nacional I a la CL-632, de Briviesca, el tramo SC-Burgos-5 quedaría con titularidad de la Junta de Castilla y León y pasaría a denominarse CL-632 y el otro tramo pasaría a ser de titularidad del excelentísimo Ayuntamiento de Briviesca.

Sin embargo, aún no se ha hecho efectiva la permuta, ya aprobada por ambas Administraciones, y cuyo acuerdo fue trasladado al Consejo de Administración Local el veintiséis de julio del dos mil veintitrés.

Con la construcción del nuevo acceso se lograría evitar que vehículos pesados circulen por las arterias principales de la ciudad, se evitarían niveles elevados de polución en una zona poblada y transitada por personas sensibles a las emisiones de gases de escape, tales como dióxido de nitrógeno, monóxido de carbono, hidrocarburos y dióxido de carbono.

Proporcionaría a Briviesca seguridad, al ser una de las vías más transitadas durante todo el día, ya que en su recorrido se encuentra, a escasos metros, la estación de ferrocarril.

Metros más adelante se encuentra el colegio de Educación Infantil y Primaria Mencía de Velasco, con un total de 230 alumnos y alumnas. Al principio y al final de las jornadas lectivas el tráfico es regulado por agentes de policía local del municipio de Briviesca. Junto a este se encuentran los dos polideportivos, con actividad durante los... todos los días de la semana. Frente a ellos, la plaza del Hermanamiento; el



instituto de Educación Secundaria La Bureba, con un total de 430 alumnos y alumnas; 160 metros más adelante se encuentra el parque Príncipe de Asturias –más comúnmente conocido como parque de La Florida–, donde a diario juegan niños y pasean nuestros mayores. Junto al parque, y por la misma vía, se encuentra uno de los comercios de alimentación más grandes de la localidad, que cuenta con un aparcamiento de coches que acceden por la avenida Doña Mencía de Velasco.

Seguidamente, afecta en la seguridad al parque de La Taconera, que da acceso a la plaza Santa María, donde se encuentra la excolegiata de Santa María La Mayor. La próxima creación del centro del románico, otorgado a la excelentísima Diputación de Burgos por parte del Ministerio, con 200 metros de longitud que perimetra el lateral este, linda a su vez con la residencia de ancianos La Milagrosa, con 82 usuarios en la actualidad, y con una entrada y salida de ambulancias, carga y descarga de mercancías por la misma y mencionada vía.

El colegio de Educación Infantil y Primaria Juan Abascal, que cuenta con un total de 294 alumnos y alumnas, también procedentes del transporte escolar.

Otro de los comercios con mayor superficie –en este caso, el más grande– dedica también su actividad a la alimentación. Añade como peligrosidad a la vía la necesidad puntual de la zona de carga y descarga de mercancías.

En cuanto a la siniestralidad, señorías, les comentaré que hubo tres víctimas mortales, víctimas a su vez de esta problemática de peligrosidad que a los briviescanos y briviescanas tanto nos afecta diariamente.

Por todo lo expuesto en la proposición no de ley que hoy defiendo, estas son las medidas con las que mi ciudad, Briviesca, ganaría en seguridad vial. Y, por lo expuesto, se formula la siguiente propuesta de resolución:

Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a firmar el convenio con el Ayuntamiento de Briviesca donde se refleje la permuta del tramo urbano de la CL-632, que atraviesa el municipio de Briviesca desde el punto kilométrico cero punto... 0,00 hasta el punto kilométrico 2,600, especificándose en qué condiciones y plazos transmite cada Administración el vial a permutar y su correspondiente modificación de la señalización pertinente. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario UPL-Soria ¡Ya!, por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra la señora procuradora doña Alicia Gallego González.

LA SEÑORA GALLEGO GONZÁLEZ:

Gracias, presidente. Buenos días. Pues, bueno, se ha explicado por parte de la proponente la... la necesidad de... de que estos 2,5 kilómetros de extensión pues tengan esa calificación, pasen a ser de titularidad municipal. Se ha explicado las razones, que son el grave peligro para los ciudadanos por los colegios, por las plazas, por las zonas de paseo, que están muy transitadas, y que hace necesario, bueno, pues una nueva regulación. Por lo tanto, son razones de seguridad las que avalan su propuesta, y nos parece ciertamente correcto.



Lo único que no entendemos es como esta demora en... en la efectividad de una Administración que se dice rápida y contundente ante las necesidades que... que se señalan. Porque, si, evidentemente, pues en un Consejo, que fue del dos mil veintitrés –si no tengo yo mal la fecha de... creo que fue noviembre; no, julio del dos mil veintitrés–, por parte de la Consejería de Presidencia ya se hacía mención a... a esta situación y la necesidad de formalizar esa... ese cambio en... en esta carretera de tramo urbano, pasaría a ser de titularidad municipal. Bueno, pues transcurridos dos años, que todavía se encuentren en esta situación parece que no... no es muy lógico ni tampoco se atiende realmente a las necesidades de los ciudadanos de... de su ciudad, puesto que –como... como ha explicado– pues ese cambio de titularidad supondría una solución a los problemas señalados.

Esto evidencia que no solamente parece que la falta de recursos es la que hace que no se tomen pues esas medidas, como vemos con un Plan de Carreteras obsoleto, o como cuando se traen aquí reivindicaciones pues siempre es la excusa de que no hay o hay que priorizar. Y esto que, sin embargo, es simplemente firmar un convenio y pasar de una titularidad autonómica a una titularidad municipal, sin perjuicio –entiendo yo– de que primero les darían el vial arreglado, que siempre es la promesa que hacen, aun cuando siempre se demora en exceso, y con ello el perjuicio para... para los ciudadanos. Pues esto evidencia aún más que dos años parece que... que son mucho para tomar, bueno, pues la... la solución, que sería ese convenio y esa... y esa necesidad de permutar que se ha expuesto en esta... en esta Comisión.

Yo entiendo que... que es factible, que es posible, y lo único que evidencia es la negligencia o la falta de... de efectividad de esta Administración; que, una vez más, pues le gusta más la publicidad y el anuncio en prensa que no el adoptar medidas que den solución a los ciudadanos. Por ello, y sin más, bueno, pues matizaciones, nosotros vamos a apoyar su propuesta. Gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

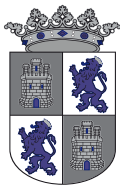
Muchas gracias. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Vox Castilla y León, por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra la señora procuradora doña Susana Suárez Villagrà.

LA SEÑORA SUÁREZ VILLAGRÀ:

Muchas gracias, presidente. Buenos días. La CL-632, pese a su tramo urbano, forma parte de la red básica o complementaria de la Red de Carreteras de la Junta de Castilla y León. Sirve como eje de conexión territorial, permitiendo el tránsito de largo y medio recorrido y el acceso a la red estatal, como la AP-1 y la A-1.

En el caso que nos ocupa, la transferencia puede llevar a una reducción de velocidad y capacidad que desvíe flujos de tráfico pesado o de paso a otras vías no diseñadas para soportarlos o que congestione innecesariamente la vía de circunvalación existente.

La gestión de una carretera de tránsito clave pasaría a depender de criterios estrictamente locales, dificultando la coordinación de la explotación de la red



autonómica: cortes, desvíos, coordinación de transporte especial, etcétera. No sé si están al tanto de lo que la actual corporación quiere, pero la transferencia del tramo a la Administración municipal implica un aumento desproporcionado de la carga económica para el ayuntamiento, ya que las carreteras autonómicas tienen mayores exigencias técnicas y, por ende, costes de conservación superiores, firme, drenaje, señalización, iluminación específica, etcétera.

Una permuta solo puede ser justificada cuando existe una alternativa de capacidad equivalente y titularidad autonómica que sirva... sirva como variante o ronda para desviar el tráfico de... de paso. Briviesca ya dispone de un trazado de circunvalación o acceso a la A-1, AP-1, que cumple esta función; si el tráfico de paso significativo utiliza el tramo urbano es porque la alternativa no es lo suficientemente competitiva o porque el tramo urbano no se ha degradado a vía urbana de forma efectiva.

Existen muchos precedentes de permutas de travesías y tramos urbanos en Castilla y León y otras Comunidades Autónomas -la CL-629 en Espinosa de los Monteros, la Nacional 120 en Burgos tras la A1- que han seguido el procedimiento de desafectación o entrega de la vía. Sin embargo, en muchos casos, la falta de financiación adecuada para la conservación ha generado problemas de mantenimiento para los municipios receptores. Un precedente sin compensación suficiente.

En el caso de esta carretera, el ayuntamiento debería asumir de forma inmediata costes de conservación ordinaria y extraordinaria, como la rehabilitación, que probablemente superen su capacidad presupuestaria ordinaria, pudiendo llevar a un deterioro prematuro de la infraestructura. Es probable que el vial requiera obras de municipalización, como son aceras, servicios urbanos, reducción de... de carriles, carril bici, que correrían a cargo del nuevo titular; en este caso, el ayuntamiento. Y estas obras implicarían un coste de inversión inicial significativo que el ayuntamiento debería afrontar en un plazo corto, incrementando la inviabilidad económica de la operación.

Por tanto, creemos que hay que tener en cuenta que cuando se firmó este convenio para la permuta en dos mil veintidós había un equipo de Gobierno; ahora hay otro equipo de Gobierno que parece no estar de acuerdo con esta permuta porque supondría -como les he dicho antes- que la alternativa que se... que se propone no es viable.

Por tanto, creemos que esto, primero, debería ser el propio ayuntamiento y el propio equipo de Gobierno quien... quien lo determine; aunque es verdad que ya se firmó el convenio, pero, por lo visto, la alternativa que se da para el tráfico pues no... no es viable. Así que yo creo que no nos corresponde a nosotros decidir si... si se hace o no se hace. Pero, bueno, es verdad que está el... -como digo- está el... el convenio firmado, pero... pero parece ser que el ayuntamiento no está muy por la labor. Gracias.

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 procurador don David Beltrán Martín.



EL SEÑOR BELTRÁN MARTÍN:

Muchas gracias, presidente. Señorías. Comparezco ante esta Comisión de Movilidad y Transformación Digital para fijar la posición del Grupo Parlamentario Popular respecto a la proposición no de ley número 1523, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, relativa a la firma de un convenio entre la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de Briviesca para formalizar la permuta del tramo urbano de la carretera CL-632, desde el punto kilométrico 0 al punto kilométrico 2,600.

Antes de entrar en el fondo del asunto, quiero subrayar que esta Cámara no está debatiendo una cuestión menor. Estamos ante un asunto de gestión administrativa compleja, que afecta a la red viaria autonómica, y que exige un tratamiento técnico, riguroso y responsable; no una simple declaración de intenciones política.

Por ello, el Grupo Parlamentario Popular va a mantener una posición de abstención responsable basada en los hechos, en la normativa vigente y en la planificación racional de las inversiones públicas.

La proposición no de ley parte de una realidad indiscutible. La carretera CL-632 atraviesa el casco urbano de Briviesca, afectando a zonas escolares –como ha dicho la señora Ceballos Marroquín–, zonas deportivas, residenciales y de interés cultural. Se pretende reducir el tráfico pesado, no solo por reducir la polución, sino por la seguridad vial sobre todo.

La realidad es que el ayuntamiento, en julio del dos mil veintidós, con otro equipo de Gobierno –como bien ha dicho la señora Suárez Villagrà–, acordó solicitar a la Junta el cambio de titularidad del tramo urbano, de manera que este pasara a ser municipal, y, en compensación, otro, la avenida del Doctor Félix Rodríguez de la Fuente, pasara a ser autonómico. Hasta aquí nada que objetar.

La propuesta tiene un origen lógico y responde a una necesidad de reordenación urbana y de mejora de la seguridad vial –como he dicho–. El problema, señorías, no está en el fondo, sino en el momento y la oportunidad. Aquí se ha planteado que hay otro equipo de Gobierno, y a lo mejor lo que no entendemos que el coste de mantenimiento de una carretera –como también se ha expuesto– es muy alto; también se asume una responsabilidad muy alta, porque pasa por una zona urbana. Y, a lo mejor, esa es la razón por la cual, quizá, el ayuntamiento está tardando de dar ese paso.

Por eso es bueno, señora Gallego González, ya que usted nos ha soltado una retahíla típica hablando de negligencia, falta de efectividad de la Junta de Castilla y León, pues recordar que la Consejería de Movilidad y Transformación Digital actúa con diligencia; que eso como no lo ha comentado la señora Ceballos Marroquín... Sí, mira, en noviembre de dos mil veintidós el Servicio Territorial de Burgos emitió un informe técnico detallado proponiendo los tramos exactos que pasarían a ser de titularidad autonómica y los que pasarían a ser municipales.

Posteriormente, el ayuntamiento ratificó esta propuesta, en febrero de dos mil veintitrés, en Pleno, y la Dirección General de Carreteras dio su conformidad en febrero de ese mismo año. O sea, fíjese como trabaja de bien, con diligencia y sin demora, la Junta de Castilla y León.



Finalmente, el Consejo de Cooperación Local emitió un informe favorable en agosto de dos mil veintitrés. Es decir, el proceso administrativo ya está concluido y aprobado, tanto por la Junta como por el ayuntamiento. Por tanto, usted se ha puesto a hablar de cosas que no... no tienen... no vienen a cuento.

Sin embargo -y esto es clave-, no ha existido ninguna comunicación a día de hoy reciente por parte del ayuntamiento solicitando la firma inmediata del convenio ni la inclusión entre las... entre sus prioridades municipales; porque habrán evaluado el coste. Porque, a veces, podemos querer cosas, pero los recursos de los consistorios son limitados, igual que los recursos de la Junta de Castilla y León; también son limitados. Pues no ha pedido incluir el convenio, y eso que ha habido una reunión el nueve de julio de este año dos mil veinticinco entre el alcalde de Briviesca y la Consejería. O sea, toda la parte administrativa técnica está resuelta por parte de la Junta, y ahora es el ayuntamiento el que no da el paso -ya lo digo- por los costes, por el mantenimiento, por la responsabilidad; porque no es sencillo dar esos pasos.

Por tanto, no se trata de una cuestión de falta de voluntad política ni de la Junta ni del ayuntamiento, sino que será el ayuntamiento, cuando corresponda, en el ejercicio de sus responsabilidades y... y de su autonomía municipal, el que tome ese paso y lo realice cuando... cuando proceda.

Y yo pues no... no voy a decir mucho más, pero sí que puedo decir que... que, aparte, la Junta -ya que usted habla de falta de recursos- pues ha invertido muchísimo en Burgos y en todas las provincias, dentro de sus recursos. (Sí, sí, sí, mucho). Mira, en Burgos ha invertido 71,9 millones de euros en carreteras en el pasado año: la variante de Salas de los Infantes, en la CL-117, con una inversión de casi 10 millones de euros; las obras de mejora de la Burgos 905 sobre el río Arlanza; la renovación superficial del firme de la Burgos 601, 22,8 kilómetros; o la seguridad vial de Burgos 825 hacia La Rioja. Además, se están ejecutando obras de humanización, de adaptación del entorno urbano y a las necesidades de las personas de las travesías de Cañizar de Amaya, Villegas, Pinillos de Esgueva. Casi medio millón de euros de inversión, de mantenimiento, de señalización vertical; pero en Burgos, en Ávila, en León y en todas y cada una de las provincias de Castilla y León. Porque eso es lo que hace la Junta de Castilla y León: hechos, no promesas. La Junta no improvisa; planifica, ejecuta, cumple y prioriza la seguridad y la cohesión territorial, sin ninguna duda.

Por todo lo anterior, nosotros vamos a abstenernos a esta proposición no de ley. Entendemos que lo hacemos con responsabilidad institucional, con el convencimiento de que el expediente de la CL-632 ya está encauzado administrativamente y que no procede forzar una iniciativa política sobre un asunto técnico ya resuelto ni interferir -como dije antes-, que es lo más importante, en la autonomía municipal de Briviesca. Entendemos, entonces, que el convenio se firmará cuando corresponda -si corresponde-, conforme al interés real del municipio y dentro del marco de planificación de la red autonómica. Sin más, 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 Eva Ceballos Marroquín.



LA SEÑORA CEBALLOS MARROQUÍN:

Bien. En este caso, señores del Partido Popular, les puedo asegurar que es un tema de verdad urgente. Pregúntenselo, si no, más que al equipo de Gobierno, a los briviescanos y briviescanas, a los que les afecta este tráfico de peso rodado.

Quiero recalcar que se producirían grandes mejoras en cuanto no solamente a la seguridad ciudadana, sino a niveles de emisiones y, como forma de mejora, también para la industria: el acceso norte sería un gran atractivo para las empresas, ya que mejoraría notablemente la accesibilidad de las mismas, las que están y las que puedan llegar.

Agradecemos su apoyo. Estoy totalmente de acuerdo con que estas medidas debidas a la inseguridad que crea este vial se deberían de haber adoptado antes. Sí es cierto que el trámite está en curso, no veo mayor problema por la demora. Insisto, y le voy a comentar casos con los que nos encontramos a diario, sobre todo en el colegio Mencía de Velasco. Hay camiones de troncos que van desde la zona norte hasta la zona de los pinares, y justamente coincide la carga y la descarga con esas zonas puntuales de entradas y salidas. Hemos tenido varias situaciones de peligrosidad debido a este tipo de transporte, al igual que ocurre con grandes superficies, como una de ellas, que utiliza esta vía de zona de carga y descarga. Añado también la peligrosidad que supone para esa entrada y salida de las ambulancias de la residencia de ancianos La Milagrosa, que, además, utiliza la misma zona para carga y descarga.

Es una cuestión de prioridades. A nosotros sí que nos preocupa la seguridad ante todo, la... las emisiones y esa accesibilidad a los polígono... al polígono industrial, en este caso, de La Vega. Gracias por todo. Esto es.

Votación PNL/001523

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. (El micro, Eva). Gracias. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? El resultado de la votación son diecisiete votos emitidos: siete votos a favor y siete abstenciones. En consecuencia, queda aprobada la proposición no de ley debatida. [Murmulllos]. (¡Ah!, Perdón). Siete... Lo repito. (Efectivamente). Repito. Son diecisiete votos emitidos: diez abstenciones y siete votos a favor. En consecuencia, queda aprobada la proposición no de ley debatida.

Por la señora letrada se dará lectura a los puntos actuales segundo y tercero, que se debatirán conjuntamente. Primero, el texto de la PNL 1434, y, seguido, el texto de la PNL 1446.

PNL/001434 y PNL/001446

LA LETRADA (SEÑORA BARBERO GONZÁLEZ):

Proposición no de ley, PNL 1434, presentada por las Procuradoras doña Susana Suárez Villagrà, doña María Luisa Calvo Enríquez y doña Rebeca Arroyo Otero, instando a la Junta de Castilla y León a que inste al Gobierno



de España a adoptar las medidas necesarias para revertir la supresión de la parada de Puebla de Sanabria en los trenes de alta velocidad afectados por la eliminación de las paradas entre Madrid y Galicia, así como a proceder al restablecimiento de los horarios anteriores, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 427, de veintinueve de mayo de dos mil veinticinco.

Proposición no de ley 1446, 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 instar al Gobierno de España a no suprimir ninguna frecuencia de alta velocidad existente a uno de mayo de dos mil veinticinco en estaciones de ferrocarril de León y Castilla, así como a mejorar los servicios de alta velocidad en dichas regiones, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 434, de doce de junio de dos mil veinticinco.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. Para la presentación de la proposición no de ley 1434, tiene la palabra, en representación de los señores procuradores proponentes, la señora procuradora doña María Luisa Calvo Enríquez, por un tiempo máximo de diez minutos.

LA SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ:

Gracias, presidente. Señorías, esta proposición que hoy debatimos es conocida por todos y, además, fue debatida en Pleno el pasado veintiocho de mayo con la aprobación de una serie de puntos, entre los que estaba la retirada de las modificaciones contempladas en la programación de la línea AVE Madrid-Galicia a partir del nueve de junio y el mantenimiento de los servicios que había prestado hasta el momento.

Pues bien, hasta... hasta día de hoy -como todos sabemos- las cosas siguen igual, a pesar de las diferentes movilizaciones realizadas desde todo tipo de colectivos desde que... que se anunció esta medida. Miren, Renfe debe prestar este servicio público esencial, y su función no debe regirse únicamente por criterios de rentabilidad o volumen de usuarios. El objetivo no debe ser el número de votos, sino la atención a las necesidades reales de todos los ciudadanos, independientemente de que vivan en grandes núcleos urbanos o en zonas menos pobladas. No podemos ignorar a quienes eligen vivir y trabajar en su tierra a favor de intereses ajenos al bien común.

Esta estación de Otero de Sanabria, que se puso en marcha en dos mil veintinueve, es una infraestructura estratégica que costó más de 4.000.000 de euros y supuso para esta comarca progreso y economía. Y cuatro años más tarde eliminan... -por el capricho de un alcalde del PSOE de Vigo y su afán de llegar antes a Madrid- eliminan la frecuencias y la... o sea, eliminan estas paradas, y, en la actualidad, ya varios profesionales médicos y educativos han rechazado sus plazas porque en la zona no pueden acudir a... a sus horarios de trabajo, porque se han eliminado precisamente los... los trenes de primera hora de la mañana, que son los que necesitan.



Esta supresión de paradas rompe el principio de vertebración territorial que debe guiar todas las políticas públicas en zonas despobladas, y constituye un agravio comparativo respecto a otras zonas del país y una amenaza directa para el desarrollo económico, turístico y social de Sanabria.

Es una muestra más del abandono institucional al que se somete a la España despoblada. Y los habitantes de Vigo no deben tener prioridad a los de Zamora bajo ningún concepto.

Es necesario que el Gobierno de España cumpla con la perspectiva del tren con obligación de servicio público para atender las necesidades de conectividad territorial. El carácter social y la capacidad vertebradora del transporte ferroviario justifican por sí solo que sea prioritario, por encima de criterios de mera índole económica, como forma de luchar contra el aislamiento de nuestros municipios, sobre todo de los que están más alejados de la ciudad.

Miren, en Castilla y León numerosas comarcas, al igual que Sanabria, dependen del transporte ferroviario para desplazarse bien sea al trabajo, a los centros de estudio o a una cita médica. Y, además, nos encontramos con que este año la Junta ni siquiera ha solicitado las ayudas estatales para bonificar el transporte ferroviario. No es admisible que los ciudadanos se queden sin acceso a descuentos por la inacción del Gobierno autonómico. Además, la falta de implicación financiera por parte de la Junta y... de Castilla y León supondría una... un debilitamiento del sector ferroviario. Esto, señorías del PP, contradice su discurso de defensa del medio rural de nuestra Comunidad.

En Vox defendemos el tren como servicio esencial en el mundo rural. Es una herramienta estratégica para combatir la despoblación, garantizar la igualdad entre territorios y asegurar el acceso a los servicios básicos.

Desde Vox denunciarnos la pérdida de frecuencias en la comarca de Sanabria y la falta de inversiones, que condenan a nuestros municipios al aislamiento. Consideramos que el Gobierno de España discrimina a nuestra Comunidad en favor de otras a cambio de apoyos para seguir en la Moncloa, al no incluir servicios ferroviarios claves como obligación de servicio público, lo que permitiría mantener las líneas y frecuencias esenciales en las zonas más aisladas, como Sanabria, y más este año, que -como todos ustedes saben- ha sido devastada por los incendios, con graves consecuencias a nivel económico y con grandes pérdidas en agricultura y ganadería, así como en la caída del turismo rural y natural, afectando también al empleo local.

En resumen, señorías, es necesario establecer el horario de paradas de AVE en Sanabria porque, de lo contrario, tendrá consecuencias negativas directas sobre el desarrollo económico, social y demográfico, agrandando una vez más la brecha entre el medio rural y urbano y quedando fuera del desarrollo que acompaña a las zonas bien comunicadas. No podemos dejar sin futuro a... a quienes aún resisten en el mundo rural.

Desde Vox proponemos declarar prioritarios los servicios ferroviarios rurales, cofinanciar con fondos autonómicos las líneas claves y trabajar por un modelo de movilidad que respete y proteja... y proteja a la España vaciada y olvidada por los Gobiernos de unos y de otros.



Señorías, en Castilla y León en general, y en Zamora en particular, no podemos seguir perdiendo trenes. Miren, los españoles del mundo rural no son ciudadanos de segunda. Vox propone que el Estado garantice las infraestructuras básicas como el tren no como privilegio, sino como derecho de igualdad de oportunidades a las... a las personas que viven o trabajan en el ámbito rural. La mejor política contra la despoblación no son discursos, sino son hechos concretos. Apostar por el mantenimiento de estas frecuencias horarias en Sanabria es apoyar la permanencia de las familias, empresas y jóvenes en su tierra. Nada más. Y muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. Para la presentación de la proposición no de ley número 1446, 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. Pues, en presentación de la misma, nosotros tenemos que decir que esa reciente supresión que se ha llevado a cabo por parte de Renfe de las dos de las ocho frecuencias del AVE que tiene la comarca de Sanabria ha supuesto un duro golpe para esta comarca zamorana, causando un importante malestar entre los vecinos de la zona, que ya se levantaron masivamente desde el primer momento para pedir la restitución de frecuencias y que no ha parado de reclamar que se revierta este recorte de servicios.

Es que no hay que olvidar que la eliminación que se ha hecho de esta frecuencia del conocido como "tren madrugador", que tenía fijada su parada en la estación de Sanabria a las ocho y cuarto, supone que ya no se puede ir en tren al puesto de trabajo. Y algunos vecinos y trabajadores de la zona han tenido que buscar alternativas, como, bueno, pues buscar otro medio de transporte para llegar en tiempo y forma al puesto de trabajo, o han tenido que renunciar a vivir y trabajar en Sanabria, que es la parte más dura.

Y es que, evidentemente, hablamos de que esta supresión de servicios que estaba dando a Sanabria pues supone, sobre todo, por esa modificación de horarios impuesta por Renfe y que conectaba, sobre todo a través de los AVE, Galicia con Madrid a través de las regiones de León y Castilla, y que se implementaron el nueve de junio del dos mil veinticinco, y que se ha hecho sin escuchar a las zonas que iban a resultar afectadas por la supresión de estas frecuencias.

Esta situación es derivada de la petición realizada por el alcalde de Vigo, el socialista Abel Caballero, y que pidió la supresión de paradas en Sanabria para llegar minutos antes en el trayecto Vigo-Madrid; es decir, se planteaba pues menos trenes... que pasen de largo por Sanabria, porque le molestaba que el AVE empleara unos minutos en parar y recoger a pasajeros de esta comarca del oeste zamorano. Curiosamente, Renfe y el Gobierno se plegaron a esta petición, sin importarles el perjuicio que suponía para una comarca rural como Sanabria, en la que el AVE había supuesto un importante servicio tanto para la movilidad de sus vecinos como para la llegada de turistas. Y es que Sanabria ofrece un importante atractivo al estar reconocida Puebla de Sanabria como Conjunto Histórico Artístico. Es uno de los pueblos



más bonitos de España, así como, además, se sitúa esta comarca en el Parque Natural Lago de Sanabria y Sierra Segundera y de Porto, perteneciendo, asimismo, Sanabria a la Reserva de la Biosfera Meseta Ibérica.

Sin embargo, al Gobierno le ha dado igual que esta decisión se adoptase y recortara esas frecuencias, perjudicando –como digo– gravemente a la provincia de Zamora, que posee los peores datos en la evolución socioeconómica de Europa. Además, tiene una acusada despoblación, que afecta directamente a Sanabria y que ese... bueno, o... o se olvida de esta parte de España, donde tienen el mismo derecho a gozar de los derechos y servicios que reconoce, efectivamente, el Artículo 138 de la Constitución.

Triste también el... el comentario y la postura del ministro del ramo, Óscar Puente, al... al hablar de esta cuestión en torno a la región leonesa y mofarse sarcásticamente en las redes sociales cuando viene a... a decir que la provincia de Zamora los paisanos se han soliviantado porque Renfe suprime dos de las ocho frecuencias/día de AVE en Sanabria. Le ha quitado el 25 % de las frecuencias de un tren a un territorio ya perjudicado, y que esto todavía es más lesivo para una comarca, y que agrava, por lo tanto, el problema de la despoblación al no dar servicios públicos. Nada nuevo bajo el sol al tratarse de este ministro y en torno a la región leonesa; es decir, hemos sufrido constantes desprecios por parte del mismo.

A ello se pueden añadir pues –y me voy a permitir la... bueno, pues la posibilidad de denunciar cuáles son todos los desplantes que nos ha... que nos ha obsequiado–: con respecto a la provincia de Salamanca, en materia ferroviaria; el mal estado también de las autovías de la A-66, de la A-62; los desprecios a Zamora y León respecto a la construcción de las autovías A-11, A-60, apuntando sobre la primera que no consideraba prioritario el tramo Zamora-Portugal, y aun y cuando esta Nacional pues 122 reviste... revierte –perdón– la mayor siniestralidad de Zamora, o bien, en su caso, la A-60, afirmando que impulsaría la construcción de la autovía en los tramos que afectan a la provincia de Valladolid, pero no a la de León, y que aquí, en todo caso, llegaría a convertirla en un 2+1; también tenemos que hablar de la Ruta de la Plata o cómo llevamos, bueno, pues viendo como ese plazo pues que se podría reducir y, con ello, mejorar esa conectividad y esa situación económica pues sigue manteniendo el plazo máximo del dos mil cincuenta.

Todo ello pues nos va a un perjuicio económico, un perjuicio de vertebración a la región leonesa, al oeste de España. Y parece como que molestase, efectivamente, pues ese desarrollo igualitario que tendríamos las provincias de León, Zamora, Salamanca y Cáceres.

Por ello, desgraciadamente, no nos resulta del todo extraña esta postura insolidaria y la falta de visión del Estado... de visión de Estado del ministro Óscar Puente respecto a la supresión de estos servicios ferroviarios en Sanabria.

Tampoco la del presidente de Renfe, Álvaro Fernández Heredia, quien, por cierto, fue gerente de Auvasa –estos autobuses urbanos de Valladolid– cuando el ministro era alcalde de Valladolid y que, si bien se lo llevó en marzo del dos mil veinticuatro a su Ministerio como secretario general de Movilidad Sostenible, posteriormente le premió con presidente de Renfe en enero del dos mil veinticinco, generando estos desagravios que antes he citado.



Desde la Unión del Pueblo Leonés consideramos que el recorte de frecuencias de AVE ha impuesto pues un claro perjuicio injusto, ilógico, y que lo normal para dar ese equilibrio sería mantener servicios y frecuencias de alta velocidad en Sanabria y no someterles a un tijeretazo en cuanto a las frecuencias de un 25 % si queremos hablar realmente de lucha contra la despoblación en un territorio cuyos datos claramente avalan a otro tipo de políticas.

También vemos que hay un cierto egoísmo por parte del alcalde de Vigo y que muestra una nula empatía con Sanabria y la región leonesa, donde está más preocupado de sus luces que... que de dar una solución a lo que son los problemas claros de movilidad y de... bueno, pues de -como digo-... [murmullos] ...

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Les pido silencio, por favor. Puede continuar.

LA SEÑORA GALLEGO GONZÁLEZ:

... y de solución a los servicios públicos de los ciudadanos.

Y voy a decir, además, que me parece lamentable la actitud de este alcalde, cuando ha sido, además, presidente de la Federación Española de Municipios y Provincias; en donde en esa... en esa etapa se le... Yo, además, he participado en algunas, y le he visto como defendía al mundo... el mundo de... de las Administraciones locales, de... hablaba del mundo rural, hablaba de las políticas, de la importancia que tenían los ayuntamientos y la necesidad que había de defenderles. Y además, lo hacía, bueno, más como un producto de *marketing*, al amparo de lo que hemos visto ahora, porque, luego, las declaraciones que hizo cuando ha suprimido estas frecuencias del AVE son ciertamente lamentables, haciendo las comparaciones en que su... su territorio no puede ser comparable al de la comarca de Sanabria en cuanto a la mantenimiento... o al mantenimiento de estos servicios públicos.

Entonces, es lamentable como cuando se tiene un cargo se ven las cosas pues que luego, a la larga, se ve que es simplemente un producto de *marketing*, y cuando hay que defender realmente esa cohesión y esa defensa del territorio del mundo rural, de las Administraciones locales, pues viene y nos quita esas frecuencias, que -como digo- son el 25 % del total que tenía esta comarca.

Por tanto, lamentable la actitud de este alcalde, en el que solamente ha encontrado pues a través de las luces navideñas el estar, bueno, pues en una situación de... de constante... de constante, bueno, pues producto de *marketing* en las teles.

Porque, efectivamente, a... a esta comarca lo que ha hecho es eliminar los servicios de transporte de viajeros, con un riesgo respecto al servicio sanitario que se estaba prestando; al servicio educativo en Sanabria, donde los profesionales ya no ven atractivo el venir a... a estas comarcas rurales y han renunciado, o se plantean renunciar, a sus puestos de trabajo buscando otras alternativas, y, con ello -como digo-, un perjuicio evidente a la población de esta comarca. Abandono colectivo y manifiestamente ilegal de un servicio público esencial y con grave perjuicio de este de la Comunidad; de tal manera, que puede ser considerado incluso esa eliminación de este servicio de transporte pues un... un delito, conforme a lo que establece el Artículo 409 del Código Penal.



Por lo lado, también es verdad que el Gobierno, con fecha de veinticinco de diciembre del dos mil veintidós, lo declaró esta... este servicio público de AVE Madrid-Galicia como servicio obligatorio, y, por ello, los tramos de Zamora-Sanabria-Orense y viceversa. Es decir, con lo cual, ahora podríamos estar hablando de, bueno, pues de que el suprimirlo generaría una actitud, o bien, en su caso, un acto de... nulo de pleno derecho.

Hemos de decir que, si fuera deficitario, pues no habría ningún problema, porque para eso tendrían que ser, bueno, pues utilizados los recursos públicos para solventar el mismo; igual que se hace pues para servicios sanitarios, educativos, de banca, farmacia, unidad veterinaria, que se están dando o cumpliendo en esta comarca.

Por todo ello, yo creo que eliminar este servicio no solamente perjudica a Sanabria, perjudica a la comarca, perjudica a la propia provincia de Zamora, y, de ahí, nuestra propuesta... nuestra proposición no de ley, con los dos puntos, en los que es no suprimir, mantener y, en su caso, incentivar para potenciar el mundo rural. 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 el señor procurador don Fernando Pablos Romo.

EL SEÑOR PABLOS ROMO:

Muchas gracias, señor presidente. Estamos ante la tercera y cuarta vez que intervenimos en estas Cortes sobre el mismo tema. La primera fue a propuesta del Partido Popular, en Pleno; la segunda fue a propuesta de Vox, también, en Comisión; hoy Vox y el... y la UPL trasladan lo mismo. Probablemente quede alguna más al respecto.

Permítanme que lo primero es nos sorprendamos con la cantidad de iniciativas pendientes que afectan a competencias de la Junta de Castilla y León, que hay para debatir en esta Comisión, que nos pasemos la mayor parte del tiempo hablando de iniciativas que son requerimientos al Gobierno de España. Al Partido Popular no debe gustarle mucho que se le haga oposición a quienes gobiernan.

Quiero agradecer a la señora Calvo Enríquez el tono. Y a la señora Gallego, dos consideraciones: la primera vez que escucho a una alcaldesa criticar a un alcalde por defender a su municipio -no lo había visto yo eso hasta ahora nunca, pero uno nunca tendrá tiempo de sorprenderse-; y la segunda es en un Estado de derecho, cuando alguien acusa de que se ha cometido un delito, lo que está tardando es en ir a los tribunales, que es donde se debe trasladar al respecto.

Es conocido que el pasado nueve de junio entró en vigor la reorganización de la oferta ferroviaria entre Madrid y Galicia, que fue llevada a cabo por Renfe con motivo de la puesta en servicio de nuevas unidades del tren de modelo... de la serie 106, con el objetivo de garantizar los servicios de larga distancia y de alta velocidad; y Sanabria, Segovia y Medina del campo han visto modificadas sus frecuencias, horarios y paradas.



En Castilla y León hay una cobertura ferroviaria de alta velocidad que ya querían, señorías, para sí otros territorios. Tiene uno de los mejores servicios ferroviarios en comparación con el resto de las Comunidades Autónomas, con más oferta, más circulación y más acceso a los trenes.

Tras la reorganización ¿cuál es la oferta que se traslada? Pues bien, Zamora tiene 11 trenes por sentido con Madrid y una media de 10.830 plazas diarias, lo que supone 182 plazas por cada 1.000 habitantes; es una de las ratios más altas de todo el corredor. En Sanabria hay 6 trenes diarios, lo que supone una ratio de 2.039 plazas por cada 1.000 habitantes. Y en Medina del Campo –que lo han olvidado ustedes, pero también se afectó–, debido a la capacidad, las plazas de un día laborable aumentan un 74 % respecto a abril de dos mil cuatro. En Segovia hay ni más ni menos que 52 frecuencias diarias, contando servicios comerciales y el servicio público.

Pues bien, es conocido que la política de Renfe responde a criterios de interés general, de interés público, de servicio público y también de servicio comercial, no al interés de unos pocos, como habitualmente suele traer el Partido Popular, y hoy ha sido Vox y la UPL lo que lo han hecho. Porque hay que reconocer que fue el Partido Popular de Aznar quien en el año dos mil tres separó los servicios públicos y comerciales con la Ley 39/2003, del Sector Ferroviario, por eso la alta velocidad es un sistema de transporte comercial, no un sistema público, fundamentalmente destinado a mover personas de entornos de población importantes y en competencia con otros medios de transporte, como pueden ser el avión o el coche, y que es mucho menos contaminante al respecto.

Y la puesta en marcha de políticas tarifarias ambiciosas por el Gobierno de España ha permitido que hoy sea un medio usado por todas las clases sociales, frente a una alta velocidad prohibitiva y al alcance de unos pocos, que ocurría hasta hace no mucho. Los trenes Avant del Gobierno de España han puesto en marcha una política de cohesión territorial, y es un servicio público.

Pues bien, en cuanto a la propuesta que trasladan, ya hemos reiterado en otras ocasiones que el Grupo Socialista no renuncia a buscar mejoras de manera paulatina en el marco de los servicios públicos para aquellos territorios que en ocasiones puedan sentirse perjudicados por determinadas decisiones y, por ello, continúa monitorizando la evolución de la demanda para adaptarlo a oferta en las necesidades de los ciudadanos.

En este sentido, por ejemplo, en Medina del Campo, que está en esta línea, Renfe habilitó desde el nueve de junio una parada del segundo Alvia, que parte de la ciudad de la que yo soy procurador –Salamanca– tras la reorganización de ese corredor Galicia-Madrid. Y el pasado 10 de octubre el presidente de Renfe también se reunió con el alcalde de Medina del Campo para mejorar lo que es el servicio –estamos hablando de la misma línea–.

Por eso, cuesta mucho entender, señorías, muchísimo, que ustedes hablen de castigo, de maltrato y de recortes, cuando la realidad es que los únicos recortes de servicios horarios que han existido en Castilla y León de verdad fueron consecuencia de la puesta en marcha del Plan de Racionalización 2013, que no lo hizo el actual Gobierno de España, sino el anterior; que supuso la supresión de 48 líneas de media distancia, eliminando trenes que consideraban ineficientes.



Esta intervención, señorías, es idéntica a la que hizo el Grupo Socialista en el Pleno de las Cortes, porque nosotros no hemos cambiado de opinión desde entonces. Y vamos a hacer lo mismo que hicimos entonces, exactamente lo mismo, presentar una enmienda, que condicionaremos nuestro apoyo a que esa enmienda sea aceptada, y tiene que ver con las competencias autonómicas. Dice lo siguiente:

Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a asumir sus competencias y ejecutar de forma prioritaria, antes de finalizar el año dos mil veinticinco:

Primero. La redacción de proyectos de las infraestructuras pendientes siguientes:

a) En Ávila: La CL-505, desde la Cañada al límite de la Comunidad Autónoma de Madrid; la CL-605, de Madrigal de las Altas Torres al límite de la provincia de Salamanca con Cantalapiedra; la AV-500 con la SG-500 del Espinar; y la fisura del puente de la AV-901, en el punto kilométrico 15.

En Burgos: la variante de Aranda de Duero; la CL-629, conexión de las Merindades con el País Vasco; la BU-551, de Medina de Pomar a Losa; la BU-701 y la BU-703, de Villaldormar al... de la... BU-703, de Villafranca de Montes de Oca; la BU-704, de los... de Tosantos a Villalómez; la BU-710, de Belorado a Briviesca.

En León: la carretera Ponferrada-La Espina; la autovía León-Braganza; la LE-7311, de Corporales a Oñoro; la rotonda entre la CL-622 y la Nacional 630, de acceso al polígono industrial de León; la CL-623, en Caboalles; la CL-626, desde el límite de la Comunidad Autónoma de Asturias al límite de la provincia de Palencia y desde Piedrafita de Babia al límite de la Comunidad Autónoma de Asturias; la LE-941, de Sahagún al límite de la provincia de Valladolid; la LE-315, de Robles de la Valcuerna a Piedrafita de la Mediana; la variante LE-715; el puente entre San Miguel de Escalada y La Aldea del Puente.

En Palencia: la CL-626, de Aguilar-Guardo, más la variante de Guardo; la CL-615, de Guardo a Palencia; la P-970, de Cisneros; la P-921, de Ampudia a Torremormojón; la P-943, de Ampudia al límite con la provincia de Valladolid; la P-913, de Villarramiel al límite con la provincia de Valladolid; la travesía de la carretera P-141, en Antigüedad; el puente de Peña Barrio, de la CL-626, en Cervera de Pisuerga; la eliminación de las antiguas vías férreas de la carretera autonómica P-123, de Calabazanos a Venta de Baños; la variante de la carretera P-980, en Población de Campos.

En Salamanca: la variante de Aldeaseca de la Frontera, en la SA-801; la variante de Villares de Yeltes, en la SA-325; la SA-105, entre Peñaranda de Bracamonte y el límite de la provincia de Ávila; la SA-213, en los términos municipales de Alba de Yeltes y Aldehuela de Yeltes; la conversión de la CL-510 en autovía entre Salamanca y Alba de Tormes; la construcción del segundo puente sobre el río Tormes en Alba de Tormes.

En Segovia: el cierre de la circunvalación de la ciudad de Segovia; el acondicionamiento de la SG-500, en El Espinar; el desdoblamiento de la CL-601, entre Segovia y el Real Sitio de San Ildefonso; el desdoblamiento de la CL-605, desde Segovia... en Segovia-Valverde de Santa María.

En Soria: el desdoblamiento de la CL-101, de Ágreda al límite de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha; la SO-340, de Gómara al límite de la Comunidad Autónoma de Aragón; la CL-116, de El Burgo de Osma a Almazán;



la SO-132, de Medinaceli a Barahona; la SO-152, de Berlanga de Duero al límite de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha; la CL-117, del límite de la provincia de Burgos a Abejar; la SO-154, de Barcones al límite de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha; además, la construcción de las variantes de población pendientes -variantes de Villasayas, Lodaes de Osma, Hortezueta, Morón de Almazán, Monteagudo de las Vicarías, Covalada y Duruelo de la Sierra-.

En Valladolid: la VA-801, de Ataquines a Castejón de Trabancos; la VA-900, de Valladolid a Torremormojón; la VA-524, la travesía de Tordehumos; la VA-301, de la VA-601, en Portillo, a la Nacional 601; y el puente del río Pisuegra en Cabezón.

Y en Zamora: la ZA-111, entre Rionegro del Puente y el límite de la provincia de León; la ZA-902, de Tábara a Fonfría; la ZA-714, de Pajares de la Lampreana a Arquillos; la ZA-306, de Púbrica de Campeán a la provincia de Salamanca; la ZA entre la Puebla de Sanabria... 921, entre Puebla de Sanabria y Rihonor; y construir las variantes de población pendientes -variante de Cañizo, Moraleja del Vino, San Martín de Valderaduey, Aspariegos, Castroverde de Campos, Entrala, Pozoantiguo, Manganeses de la Lampreana, Pajares de la Lampreana, San Martín de Tábara y Escobar-.

Segundo: incluir en las líneas estratégicas de actuación de la Estrategia Logística de Castilla y León la creación del enclave logístico regional Cylog, previsto en los municipios Villamuriel de Cerrato, Venta de Baños y Magaz de Pisuegra; la creación del enclave logístico regional Cylog en el municipio de Aranda de Duero; la creación del enclave logístico regional Cylog en el polígono de Valcorba (Soria).

Tercero: definir el nuevo sistema concesionario de transporte de Castilla y León; aprobar los anteproyectos de explotación; abrir un período de exposición pública para presentar alegaciones a cada proyecto de explotación; y elaborar los proyectos de explotación definitivos de las cuarta concesión... de las nuevas concesiones.

Cuarto: licitar y adjudicar los contratos de las nuevas concesiones de transporte público.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Le recuerdo que tiene que ir terminando.

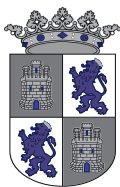
EL SEÑOR PABLOS ROMO:

(Sí. Termino ya, señor presidente, termino con la enmienda).

Quinto: sentarse con el Ministerio de Transporte y Movilidad para coordinar el mapa autonómico y estatal, cumpliendo la Ley 9/2018, de veinte de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, ya que es la única Comunidad Autónoma gobernada por el Partido Popular que se ha negado.

Sexto: implantar el servicio de transporte a la demanda en todos los municipios de nuestra Comunidad, con el objetivo de beneficiar a los 1,2 millones de potenciales usuarios.

Séptimo: licitar los contratos de concesión del transporte metropolitano de Burgos, León, Salamanca, Segovia y Valladolid.



Octavo: ampliar e implantar el transporte metropolitano en la segunda corona del alfoz de Valladolid.

Noveno: garantizar un transporte digno a los vecinos de Renedo de Esgueva (Valladolid).

Décimo: garantizar un transporte digno a los vecinos de Medina del Campo, Villanubla y Fuensaldaña en sus conexiones con Valladolid.

Undécimo: crear una línea de autobuses directa entre Ávila y el valle del Tiétar y Candeleda.

Duodécimo: crear línea de autobús Soria-Segovia.

Decimotercero: convenio con Renfe para los usuarios del tren en Soria.

Decimocuarto: reformar de forma integral y estructural la estación de autobuses de Zamora.

Y decimoquinto: en ejecución de sus obligaciones contraídas con el vigente convenio de integración ferroviaria, construir la nueva estación de autobuses en los terrenos de paseo de Farnesio.

Miren si hay temas pendientes para hablar aquí exclusivamente del Gobierno de España.

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 la señora procuradora doña Elena Rincón Iglesias.

LA SEÑORA RINCÓN IGLESIAS:

Gracias, presidente. Buenos días, señorías. El asunto que nos ocupa hoy en esta Comisión no es la extensa enmienda que ha presentado el Partido Socialista -que nada tiene que ver con las proposiciones hoy presentadas-, sino es la supresión de paradas del tren en Castilla y León, que creemos que ya por sí solo tiene esa enorme importancia para nuestra Comunidad como para no desviar el tema de lo que no nos interesa debatir.

Miren, somos una Comunidad muy extensa, con una dispersión poblacional única en España, y precisamente por ello cualquier decisión que limite la conectividad ferroviaria tiene un impacto directo en la igualdad -sí, en la igualdad- de la población, en la igualdad de oportunidades y en la lucha contra la despoblación y competitividad de nuestro territorio. No cabe duda de que la supresión de paradas en Castilla y León, tanto en servicios de alta velocidad como -no olvidemos- también en servicios convencionales, tiene un impacto muy negativo en la cohesión territorial.

No se tratan de... solo de viajeros que usan el tren día a día para viajar, para estudiar, sino también hablamos de empresas, hablamos de estudiantes, hablamos de turistas, hablamos de la actividad económica de nuestra Comunidad. Y hablamos incluso de aquellas personas que han tenido que abandonar su vivienda habitual, sus zonas de residencia, porque no pueden desplazarse con normalidad a sus puestos de trabajo.



Y es que la Junta de Castilla y León ha mostrado su preocupación no solo por el fondo, sino también por las formas en las que se ha procedido a la supresión de estas paradas. Renfe –como saben– adoptó esta decisión de manera unilateral, sin comunicación previa, obligando a la Comunidad a conocer los cambios a través de los medios de comunicación. Y este proceder es totalmente contrario a esos principios básicos de lealtad institucional y de colaboración entre Administraciones.

Pero, miren, señorías, ya nada nos sorprende. El ministro Óscar Puente ha afirmado –abro comillas–: el tren vive en España el mejor momento de su historia –cierro comillas–; una afirmación, a los que somos usuarios del tren día a día, difícil de compartir. Difícil de compartir por todos: por los cientos de pasajeros que sufren esas incidencias –y que podemos recordar, por ejemplo, los que se quedaron encerrados durante más de 14 horas en plena ola de calor–, o los miles de pasajeros afectados por esas averías, por sabotajes, cancelaciones.

Y, es más, es que, además, los propios datos de Renfe, además, desmienten ese triunfalismo de nuestro ministro. Según la Memoria de Renfe en dos mil veinticuatro, uno de cada cinco trenes AVE se demoró en el último año. La puntualidad en los servicios de larga distancia de alta velocidad ha caído en... en el 84 % en dos mil veintidós y en el 63 en el verano del veinticinco, y a ello se le suma que, desde julio del veinticuatro, Renfe también modificó, en perjuicio de los viajeros, estas condiciones de su compromiso de puntualidad y de esa política de devoluciones. Luego, difícil de creer, ¿no?, las palabras del ministro.

Y frente a este deterioro, ¿qué ocurre? Pues ocurre que la Junta de Castilla y León ha actuado con responsabilidad y es la única Comunidad Autónoma que, a día de hoy, está bonificando con el 25 % esos bonos Avant; un convenio dotado con 18 millones de euros. Y, gracias a esta medida, el número de trayectos ha aumentado: están beneficiando de 7 a 23. Y también se ha dado respuesta a la supresión de esta parada de AVE en Otero de Sanabria, estableciendo desde el uno de agosto de este año –del veinticinco– un servicio de autobús entre Puebla de Sanabria y Zamora, que permite conectar con el tren AVE de las ocho cuarenta y tres hora.

No obstante, desde este grupo parlamentario somos conscientes de que no es lo ideal. Lo ideal, por supuesto, es que se vuelva a reestablecer esta parada de AVE, y la Junta de Castilla y León no renuncia a ello, no renuncia a volver a insistir, porque pensamos que, aunque se ha tomado esta solución alternativa, sí que está, de alguna manera, penalizando a los viajeros, sobre todo en cuanto a los tiempos.

Además, la Junta de Castilla y León ha reforzado su apoyo al ferrocarril convencional firmando un convenio el pasado uno de junio con... de julio –perdón– con Renfe para bonificar el 25 % de los títulos multiviaje en trayectos Ávila-Madrid, Soria-Madrid y Salamanca-Madrid. Se trata, por tanto, de un esfuerzo más; un esfuerzo por parte de la Junta de Castilla y León para apoyar a las provincias a esta incomprensible situación que nos encontramos ante la conexión de alta velocidad.

Y, por otra parte, ¿qué nos encontramos? Pues nos encontramos que el Gobierno de España continúa aplicando una política de supresión de servicios, de parada, y que, una vez más –sí, una vez más–, desprecia, una vez más, discrimina a Castilla y León y discrimina a nuestra... a nuestra población utilizando criterios



económicos para justificar la supresión de esas... de esas paradas, de esos servicios públicos, y pensamos que no es aceptable.

Porque, miren, los trenes no se miden por rentabilidad, sino es... se miden por justicia territorial, se miden por igualdad de oportunidades. Lo hemos repetido muchísimas veces: no queremos ser más que nadie, pero tampoco queremos ser menos que nadie. ¿Han escuchado a la calle? ¿Han sido receptivos a las peticiones que se han hecho de manera reiterada desde el Gobierno de Castilla y León? El resultado de todas esas manifestaciones que ha habido, de todas las cartas enviadas –que les resulta gracioso cuando decimos aquí que enviamos cartas; pues sí, de todas las cartas enviadas–, de todas las reuniones celebradas con Renfe, se ha traducido en cero sensibilidad para las necesidades de Castilla y León.

Y lo cierto es que esta decisión no cuenta ni siquiera con el respaldo unánime del Gobierno central: algunos de sus socios –como también ya es sabido– como, por ejemplo, Sumar, también han manifestado públicamente su desacuerdo. La Comisión Europea ha advertido de que esta política podría vulnerar esas obligaciones de cohesión, de desarrollo territorial, impuesta por los estados miembros. Hay informes jurídicos del servicio de asesoramiento europeo, que sostiene que la supresión de las paradas en Castilla y León puede suponer un... un incumplimiento del deber del Gobierno de fomentar el desarrollo equilibrado de las zonas rurales, además de un posible uso indebido de esas infraestructuras financiadas con fondos europeos, como es el caso de la de Otero de Sanabria.

Y la Junta de Castilla y León, señorías, ha sido clara. Reitera esa exigencia al Gobierno de España para que se rectifique y se reponga las paradas de todas: de Puebla de Sanabria, de Zamora, de Medina del Campo y de Segovia, así como también las frecuencias que ya existían y se reordenaron en junio del veinticinco.

Y, miren, no lo hacemos por confrontación; lo hacemos por responsabilidad. Por este motivo, desde este grupo parlamentario apoyaremos cualquier iniciativa que suponga un apoyo a las personas que decidan vivir en Castilla y León, a las personas que quieran tener las mismas oportunidades que las que viven en otros territorios, especialmente en aquellas zonas más despobladas, y, por supuesto, a la conectividad ferroviaria, porque consideramos que es esencial para ese... para esa vida cotidiana, para quien necesita desplazarse, como les decía, por motivos de trabajo, por motivos de estudio, y para quien quiera realmente quedarse a vivir en nuestra Comunidad.

Por todo ello, y en el debate conjunto de estas proposiciones que hemos hecho, les proponemos una enmienda de sustitución, que creemos que puede ser un texto único a ambas proposiciones, si así lo consideran, con el texto que a continuación paso a leer:

Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a que a su vez inste al Gobierno de España a revertir de manera urgente la supresión de paradas y frecuencia de trenes de alta velocidad en las estaciones de Puebla de Sanabria, Zamora, Medina del Campo y Segovia, afectadas por la decisión de eliminar las paradas intermedias en los servicios ferroviarios que conectan Madrid con Galicia, estableciendo horarios e incrementando frecuencias compatibles con las necesidades de desplazamiento de las personas que residen en Castilla y León. Muchas gracias.

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

Muchas gracias. Para cerrar el debate y fijar el texto definitivo de la PNL 1434, tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos, doña María Luisa Calvo Enríquez.

LA SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ:

Gracias, presidente. Pues nada, en cuanto al Partido Socialista, dice usted que Castilla y León tiene uno de los mejores servicios ferroviarios de... de España; pues que se lo diga usted a... a los habitantes de Soria, que no... -hoy no hay nadie aquí- con el servicio ferroviario que tienen, que... que no es cierto. Total, que... que es la verdad que... que tienen muy mal servicio de tren; y, vamos, aparte de Sanabria, que es el tema que... que nos toca hoy: las... la frecuencia de las paradas.

Y, miren, no es lo que se oferta... Hay varias paradas, sí, de... de Galicia, del... del AVE, pero, si lo que se... lo que se pide aquí es el... que se reestablezca el horario, que, aunque hay muchísimas paradas, el... el necesario es el horario de primera hora de la mañana, que es la que utilizan los... la gente para ir a clase, los estudiantes, lo... la gente que va a dar clase y la gente que... que va hacer asuntos a la ciudad y, sobre todo, la gente mayor que va a consultas médicas o... o a papeleos.

Y es cierto también lo que usted dice de... de Aznar -sí, que yo lo he estado... lo he estado mirando-, porque ya... y, luego, Rajoy en el dos mil trece también diseñó un plan de racionalización del transporte ferroviario que implicaba disminuir frecuencias, suprimir paradas -es cierto lo que usted dice-, y una de las... de las líneas más perjudicadas era la línea Valladolid-Zamora-Puebla de Sanabria. Es... es la... esta es la... el planteamiento que... que siempre hemos pensado nosotros en Vox, que en esta Comunidad nuestra siempre ha sido perjudicada, tanto por un partido como por otro. Antes lo hizo el Partido Popular y ahora lo está haciendo el Partido Socialista.

En la racionalización entonces del Partido Popular fue cuestionada por... por falta de estudios de movilidad locales, ya que muchas líneas afectadas tenían valor social más que rentabilidad económica -y... y sí es cierto lo que usted dice-. Pero, mire, aquí esto ya es como el refrán ese que dice que es como la legión, que ya no nos importa la vida anterior: lo pasado, pasado está.

Y lo que nos interesa ahora es que se vuelvan a reestablecer la... el horario de Sanabria, que la gente... El... el autobús que... que oferta ahora la... la Junta, pues sí, pero yo, por lo que he visto y... y tengo noticias, lo usa muy poca gente; luego es un tiempo... -yo esta semana... vamos, el sábado mismamente, he estado en Puebla de Sanabria, y, claro, el tiempo que se tarda es muchísimo-. Y... y la gente mayor pues tiene problemas también de... de accesibilidad a... a un autobús, que les era mucho más cómodo ir en el tren, menos tiempo. Sobre todo que va mucha gente pues a... a trámites médicos, y... y la población está muy envejecida en... en esta zona.

Entonces, no nos podemos basar en criterios económicos, porque esto es una... una necesidad total para la comarca, porque trae consecuencias negativas directas sobre el desarrollo social y... y demográfico de... de Sanabria. Aparte de que están muy afectados -ya le digo que yo he visitado el sábado Puebla- y... por los incendios ha bajado mucho su turismo, que es de lo que más... más viven en la zona. Y, entonces, esta supresión de... de paradas de AVE les está influenciando económicamente mucho a... mucho a la zona.



Y en cuanto al Partido Popular, estamos de acuerdo que el mal funcionamiento del... del tren y... y la falta de... de puntualidad pues... pues es verdad. Y, bueno, el... el autobús que han puesto, sí, pero que... -que ya le digo- que lo usa poca gente, y lo importante es que sea el tren.

También le recriminaría al Partido Popular que... que los viajeros de Sanabria han estado muchísimo tiempo también pidiendo un autobús que entrara a la estación de Otero de Sanabria; que eso, antes de que se suprimieran las paradas, ya hubo bastantes reuniones con entonces la delegada territorial, que era Leticia García, y con otros, porque no entraba el autobús. Una cosa que no entiendo: que no entre el autobús a... a coger o a dejar viajeros a Puebla, cuando en Puebla de Sanabria hay un solo... un solo taxi -me han dicho el otro...-, un solo servicio de taxi. Entonces, ¿la gente cómo entra y cómo... y cómo sale a... al... hasta la... hasta la estación desde...? Por... porque no paraba el tren de línea en la... en la estación de... de Otero.

Entonces, es una cosa importante también que... que considero que lo piden mucho... Lo han estado pidiendo una plataforma que había en... en Sanabria, que... que era... bueno, tiene un nombre así: Jodidos por el Tren; pero es la palabra textual, o sea, la... el nombre textual: Viajeros Jodidos por el Tren.

Y es una de las reivindicaciones que yo también considero que es muy importante; no solo que llegue el tren, sino que también los viajeros tengan accesibilidad a... al tren. Porque... porque se ha visto totalmente ahora en las... mismamente, en los... en las plazas mir, que había gente que había aceptado... había aceptado Sanabria y... y, con el... con la supresión del tren, creo que ha habido varios médicos que han... que no han... no han cogido la plaza porque no... por la falta de comunicación.

Y con otro problema: que la gente que vive allí hay... hay escasez de... de vivienda. Entonces, la gente ya no es que no llegue, es que tampoco se puede quedar allí porque no hay sitio donde quedarse alojado, a no ser que tengan un motel, que es... con lo costoso que supondría.

Entonces, de verdad, las paradas estas del tren son fundamentales, son necesarias. Y... y, si queremos tener oportunidades en el mundo rural, pues tenemos que considerar que el tren no es un gasto superfluo: es un instrumento de cohesión nacional y... y de garantía de... de igualdad de nuestra Comunidad; que tenemos muchos kilómetros de... de distancia de... de Sanabria a Zamora como para ir en... en coche, que mucha gente no dispone de él: mucha población envejecida, -repito- muchos estudiantes. Y... y es fundamental también para el empleo de la zona el... el tren.

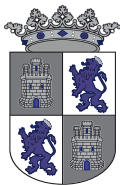
Y nada más. Esperemos que salga adelante esta... esta proposición, porque creo que es muy... muy importante para Zamora, y no solo para León y para Zamora, sino lo que afecta a Segovia, Medina del Campo; en definitiva, a nuestra Comunidad. Nada más. Y muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Sí. Por aclarar, señora Calvo Enríquez, en relación a las enmiendas...

LA SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ:

Acepto la enmienda del Partido Popular porque considero que completa la nuestra.

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

Muchas gracias. Para cerrar el debate y fijar el texto definitivo de la PNL 1446, tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos, doña Alicia Gallego González.

LA SEÑORA GALLEGO GONZÁLEZ:

Gracias de nuevo, presidente. Bueno, nosotros traemos esta proposición no de ley porque afecta a los ciudadanos de... de la región leonesa, de Zamora, de esta Comunidad, y, por lo tanto, nos parece importante que se traiga y que quien compete, que es el Gobierno central, tome las medidas necesarias para que se solucionen sus problemas.

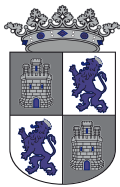
Por eso, bueno, pues decirle al señor Pablos que nosotros, efectivamente, somos parte de una demanda que se ha presentado al Ministerio. Es decir, que sí que somos conscientes de dónde hay que resolver los asuntos. Si consideramos que hay una ilegalidad o una irregularidad de tipo penal o de tipo civil o contencioso-administrativa, es donde vamos: a los tribunales; y la UPL se ha personado en ese sentido. Se lo comunico porque usted me decía que acudiéramos. Ya acudimos en el mes de junio, así que se lo pongo en su conocimiento.

Y luego me hablaba de que los alcaldes no pueden hablar mal de otros alcaldes. No, los alcaldes no pueden hablar mal de otros alcaldes, pero tendrán que defender sus derechos. Y lo que ha hecho el alcalde de Vigo, antes representante de todos los alcaldes, es decir que se vanagloriaba... se... se enorgullecía de suprimir una parada -una parada- porque favorecía en 15 minutos a sus ciudadanos.

Mire, yo le voy a leer lo que dice otro alcalde. A ver si le suena... a ver si le suena este alcalde y lo que dice del alcalde de Vigo, ¿vale? Mire, le voy a hablar del alcalde candidato a... a la Junta de Castilla y León, que es secretario general del Partido Socialista de Castilla y León -alcalde de Soria-, que dice: vamos a trabajar para corregir la supresión de paradas, y hablo de Sanabria. Y dice que, si tiene que enfrentarse... dice: si hay que oponerse al señor Puente, pues hay que oponerse; vamos a intentar dar la batalla. Se lo dice hace dos días. Es un alcalde que no ve bien que otro alcalde quite o suprima paradas de tren de otros ciudadanos de esta Comunidad Autónoma. Se lo digo porque hablamos de alcalde a alcalde; entonces, bueno, por... por matizar conceptos.

Pero tampoco me parece normal -y hablando de usted- que un procurador de las Cortes de Castilla y León prefiera favorecer a ciudadanos de Galicia que no a ciudadanos de Castilla y León. Sí, porque, mire, usted se pone del lado... dice que no corresponde y hace aquí una... hace o enuncia una serie de cosas que no venían a cuento en esta proposición no de ley, que, si hubiéramos traído otros, seguro que usted, bueno, no sé cómo nos hubiera llamado. Nosotros le hemos escuchado -que no venía a cuento- todo lo que nos ha relatado, pero, bueno.

Usted dice... es procurador en Cortes de Castilla y León: tiene que defender los intereses de los ciudadanos de Castilla y León. Y aquí lo que traemos es que no se supriman esas paradas, que se refuercen esas paradas; y usted prefiere que se mejoren las... la... el servicio ferroviario de... de unos ciudadanos que tendrán que estar representados por otras personas.



Yo creo que... no sé, usted nos ha dado aquí como un rapapolvo que no viene a cuento, sinceramente. Yo ya le he mencionado al alcalde de Soria -que yo creo que usted le conoce mejor que yo-, que ha hecho públicas esas declaraciones antes de ayer; es decir, que creo que usted ha quedado bastante mal al hablar de lo que tiene o no que defender un alcalde, o quién tiene o no que defender los intereses de esta Comunidad Autónoma.

No sé por qué le parece tan mal que los demás traigamos aquí cosas que podamos reclamar al Gobierno de España: pues afectan a los ciudadanos de nuestra región o de esta Comunidad, pues podremos defenderlas. Oiga, yo creo que lo correcto sería decir que, bueno, pues que el ministro pues a lo mejor no ha estado muy acertado con sus gracietas habituales de decir que "solo se suprime el 25 % de las frecuencias, no sé de qué se molestan estos ciudadanos del mundo rural". Vamos a ver, yo creo que una persona normal no le vería con muy buenos ojos esa explicación de un ministro a sus ciudadanos -yo creo-. Por lo menos, por parte de la Unión del Pueblo Leonés nos parece una verdadera vergüenza la forma en que se dirige de forma constante un ministro para reír sus gracietas haciendo un tuit, por ejemplo.

Y, dicho esto, pues claro que... que este ministro no va a brillar por su buena gestión. Antes hablaba el señor Beltrán de que yo siempre estoy con la eficiencia y la eficacia en las Administraciones. Pues sí, y cuando uno no es eficiente, pues habrá que decirlo, y ahí podemos estar todos. Y, en este caso, este ministro pues no es nada eficiente tampoco, tampoco.

Y antes hablaba de que la Junta tiene muchos asuntos pendientes. Por supuesto que sí, y, si hablamos de travesías y de... y de carreteras autonómicas que... que pasan por los municipios, yo también tengo tres ejemplos, de los cuales llevo esperando 10 años sin informes, sin proyectos y sin presupuestos. Lo digo porque antes me decía que... que, bueno, que a lo mejor yo no sabía. Sí, sí, sé de tres en concreto, y, si quiere, se las digo: la Nacional 622, 21 y 430. Todavía estoy esperando, después de 10 años, que me den solución a ese tema. Con lo cual, de eficiencia y eficacia de esta Administración también conozco.

Pero, bueno, volviendo al tema de los trenes, pues los ciudadanos de Sanabria pues han visto como vivir en el mundo rural no sitúa a los ciudadanos en el mismo nivel que vivir en otros municipios, por lo que decíamos: servicios sanitarios, servicios educativos, y los profesionales que antes tenían un medio para acudir de forma regular a sus puestos de trabajo o para poder realizar sus gestiones se han visto privados de dicho apoyo. ¿Por qué? Pues porque ahora mismo no les es rentable, porque no le cuadran ni en horarios ni en posibilidades de... de poder, bueno, pues vivir en unas condiciones igualitarias que el resto.

Nosotros, en este sentido, pues vamos a mantener nuestra propuesta o las dos puntos de la proposición no de ley porque en ellos aparece la... la diferenciación entre no suprimir ninguna frecuencia y, al mismo tiempo, mejorar esos servicios. Consideramos esenciales que no solamente no se prive. Que esto, vamos, es que parece de vergüenza que... que un representante venga a jactarse de que ha conseguido por sus contactos... alguien que ha sido ministro de Transportes, que él mismo ha reconocido... el señor Abel Caballero ha reconocido en... en noticias que él mismo ha dado como, bueno, siendo ministro, se premiaba o se favorecía unos territorios



en desfavor de otros. Es decir, ¿por qué llegó antes el AVE a Andalucía? Pues llegó en mil novecientos ochenta y cinco porque estaba pues el presidente de Gobierno, Felipe González, y Guerra, que eran sevillanos. ¿Y por qué no llegó a Galicia hasta el dos mil veintiuno, pasando por aquí? Bueno, pues porque... porque primaban otra serie de intereses, y lo reconoce él en una nota pública; lo reconoce en noticias. Y dice que tenía que haber llegado en el noventa y tres a Galicia y, sin embargo, no llegó al dos mil veintiuno. Es decir, esta es la persona que, bueno, parece que va más pues en otro sentido; y como él, además, en notas, dice que se jacta de que ha suprimido esas paradas. Hombre, pues me parece lamentable, si no, vergonzoso.

Por eso, nosotros queremos para los ciudadanos de la región leonesa, queremos para los ciudadanos de estas dos regiones, que tengan los mismos derechos; que esa cohesión económica, social y territorial sea posible. Y para ello, es necesario que estos servicios públicos, estos servicios obligatorios, estos servicios en los que se busca que ese asentamiento poblacional, y no al contrario, que la despoblación se vea afectada por una supresión, una... por una restricción, pues se vea cada vez mermada.

Por eso nosotros instamos, o proponíamos, en esta propuesta de resolución dos puntos: que las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a instar al Gobierno de España a no suprimir ninguna frecuencia de alta velocidad existente a fecha de uno de mayo del dos mil veinticinco en estaciones de ferrocarril de las regiones de León y Castilla, atendiendo además al beneficio social que posee para la lucha contra la despoblación el mantenimiento de servicios y la frecuencia en estaciones como la alta velocidad de Sanabria.

Queremos que quede constancia expresamente de ese beneficio y esa lucha contra la despoblación, que es mantener pues el tren de alta velocidad.

Y el segundo punto, que es: las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a instar al Gobierno de España a mejorar los servicios de alta velocidad en las regiones de España y Castilla, reponiendo los servicios y frecuencias que supusieron haber sido suprimidos y recortados en ellas a lo largo del año dos mil veinticinco e incrementando el número de servicios o frecuencias, en la medida de lo posible, en las estaciones de Sanabria, Zamora, Medina del Campo o Segovia, dentro de los servicios de alta velocidad que unen Galicia y Madrid a través de las regiones de León y Castilla.

Creo que nuestra propuesta era la que recogía las dos... las dos posturas. Es decir, que estos servicios tenían que ser potenciados dentro del ámbito rural en zonas en las que se ven gravemente afectadas y donde el turismo y la vida normal tiene que ser una constante y no al revés; cuestiones económicas que viven en los ciudadanos de la elección y, sobre todo, de la calidad de vida que deben de tener. Por eso, nosotros vamos a mantener los dos puntos de nuestra proposición no de ley. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. Sería necesario, señora Calvo Enríquez, que leyera el texto definitivo antes de la votación.

**LA SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ:**

Como he aceptado la... la enmienda, la quedo como está:

Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a que a su vez inste al Gobierno de España a revertir de manera urgente la supresión de paradas y frecuencias de trenes de alta velocidad en las estaciones de Puebla de Sanabria, Zamora, Medina del Campo y Segovia, afectadas por la decisión de eliminar las paradas intermedias en los servicios ferroviarios que conectan Madrid con Galicia, estableciendo horarios e incrementando frecuencias compatibles con las necesidades de desplazamiento de las personas que residen en Castilla y León.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. Habiéndose realizado un cambio sobre la propuesta inicial en el caso de la PNL 1434, no sé si algún grupo parlamentario quiere tomar la palabra. Sí. ¿Partido Socialista?

EL SEÑOR PABLOS ROMO:

Sí. Gracias, señor presidente. En coherencia con lo que hicimos las veces anteriores, votaremos en contra de ambas.

Votación PNL/001434**EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):**

Muchas gracias. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley 1434. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? El... el resultado de la votación son diecisiete votos emitidos: once votos a favor, seis votos en contra, ninguna abstención. En consecuencia, queda aprobada la proposición no de ley debatida.

Votación PNL/001446

En el... en el caso de la PNL 1446, se procede a someter a votación. ¿Votos a favor? Once. ¿Votos en contra? Seis. No hay abstenciones. Y el resultado de la votación es el siguiente: diecisiete votos emitidos; once votos a favor, seis votos en contra, ninguna abstención. En consecuencia, queda aprobada la proposición no de ley debatida.

No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión siendo las once y cincuenta y ocho. Muchas gracias a todos.

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