

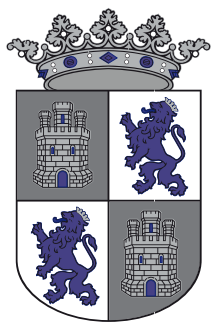
COMISIÓN DE MOVILIDAD Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL

**PRESIDENCIA
DON EMILIO JOSÉ BERZOSA PEÑA**

Sesión celebrada el día 3 de diciembre de 2025, en Valladolid

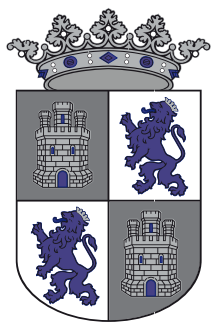
ORDEN DEL DÍA

1. Proposición no de ley, PNL/001444, 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 instar al Gobierno de España a adoptar medidas para revertir la supresión de la parada de Segovia en los trenes de alta velocidad afectados por la eliminación de las paradas intermedias entre Madrid y Galicia, y a incrementar la frecuencia de los trenes AVANT Madrid-Segovia-Valladolid, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 434, de 12 de junio de 2025.
2. Proposición no de ley, PNL/001543, 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 realizar diversas acciones para mejorar la seguridad en los tramos de la carretera CL-101 con mayor concentración de accidentes por fauna silvestre, según el análisis de siniestralidad de 2019 a 2023 en la provincia de Soria, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 455, de 4 de septiembre de 2025.
3. Proposición no de ley, PNL/001565, presentada por los Procuradores D. Fernando Pablos Romo, Dña. Rosa María Rubio Martín, Dña. María del Carmen García Romero y Dña. Laura Pelegrina Cortijo, instando a la Junta de Castilla y León a habilitar soluciones para que ningún usuario habitual del transporte metropolitano de Salamanca se vea perjudicado a partir de 1 de septiembre de 2025 por no disponer aún de la tarjeta BUSCYL, a determinar formas de obtener la tarjeta BUSCYL diferentes a la solicitud telemática y a crear tarifas reducidas para los usuarios habituales que no estén empadronados en la Comunidad Autónoma, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 455, de 4 de septiembre de 2025.

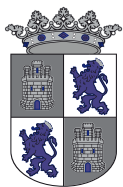


SUMARIO

	<u>Páginas</u>
Se inicia la sesión a las diez horas treinta minutos.	26225
El presidente, Sr. Berzosa Peña, abre la sesión.	26225
Intervención de la procuradora Sra. Pelegrina Cortijo (Grupo Socialista) para comunicar sustituciones.	26225
Primer punto del orden del día. PNL/001444.	
El secretario, Sr. Pablos Romo, da lectura al primer punto del orden del día.	26225
Intervención de la procuradora Sra. Suárez Villagrà (Grupo VOX Castilla y León) para presentar la proposición no de ley.	26225
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pascual Muñoz (Grupo Mixto).	26227
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Gallego González (Grupo UPL-SORIA ¡YA!).	26228
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Pelegrina Cortijo (Grupo Socialista).	26229
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Rincón Iglesias (Grupo Popular).	26233
Intervención de la procuradora, Sra. Suárez Villagrà (Grupo VOX Castilla y León) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	26236
El presidente, Sr. Berzosa Peña, somete a votación, en los términos fijados por su proponente, la proposición no de ley número 1444. Es aprobada.	26238
Segundo punto del orden del día. PNL/001543.	
El secretario, Sr. Pablos Romo, da lectura al segundo punto del orden del día.	26238
Intervención del procurador Sr. Palomar Sicilia (Grupo UPL-SORIA ¡YA!) para presentar la proposición no de ley.	26238
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pascual Muñoz (Grupo Mixto).	26241
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Arroyo Otero (Grupo VOX Castilla y León).	26242
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Pelegrina Cortijo (Grupo Socialista).	26243
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. López Sáenz de Santa María (Grupo Popular).	26245

**Páginas**

Intervención del procurador Sr. Palomar Sicilia (Grupo UPL-SORIA ¡YA!) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	26247
El presidente, Sr. Berzosa Peña, somete a votación, en los términos fijados por su proponente, la proposición no de ley número 1543. Es aprobada por unanimidad.	26249
Tercer punto del orden del día. PNL/001565.	
El letrado, Sr. Herrero Martínez-Tutor, da lectura al tercer punto del orden del día.	26249
Intervención del procurador Sr. Pablos Romo (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	26249
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pascual Muñoz (Grupo Mixto).	26251
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Gallego González (Grupo UPL-SORIA ¡YA!).	26252
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Calvo Enríquez (Grupo VOX Castilla y León).	26254
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Trillo-Figueroa Martínez-Conde (Grupo Popular).	26255
Intervención del procurador Sr. Pablos Romo (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	26258
El presidente, Sr. Berzosa Peña, somete a votación, en los términos fijados por su proponente, la proposición no de ley número 1565. Es rechazada.	26260
El presidente, Sr. Berzosa Peña, levanta la sesión.	26260
Se levanta la sesión a las doce horas veintinueve minutos.	26260



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

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Buenos días a todos. Vamos a dar comienzo a la sesión. ¿Algún grupo parlamentario tiene que comunicar alguna sustitución? ¿Partido Socialista?

LA SEÑORA PELEGRINA CORTIJO:

Gracias, presidente. Buenos días. Isabel Gonzalo sustituye a Alicia Palomo.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. ¿No hay ningún otro partido? Por el señor secretario se da lectura al primer punto del orden del día.

PNL/001444

EL SECRETARIO (SEÑOR PABLOS ROMO):

Buenos días, señor presidente. Buenos días, señorías. Primer punto del orden del día: **Proposición no de ley, PNL 1444, 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 instar al Gobierno de España a adoptar medidas para revertir la supresión de la parada de Segovia en los trenes de alta velocidad afectados por la eliminación de las paradas intermedias entre Madrid y Galicia, y a incrementar la frecuencia de los trenes AVANT Madrid-Segovia-Valladolid, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 434, de doce de junio de dos mil veinticinco.**

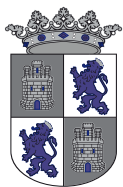
EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias, señor secretario. Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra, en representación de los señores procuradores proponentes, la señora procuradora doña Susana Suárez Villagrà, por un tiempo máximo de diez minutos.

LA SEÑORA SUÁREZ VILLAGRÀ:

Muchas gracias, presidente. Buenos días, señorías. El Grupo Parlamentario Vox registrábamos esta proposición no de ley tras el anuncio de que Renfe iba a suprimir las paradas en Segovia; paradas del tren que va de Madrid a Vigo. Esto fue en el mes de mayo. Siete meses, y volvemos a debatir un asunto que ha hecho un daño terrible a una parte de Castilla y León, y es la supresión de paradas por parte de Renfe y bajo el antojo del señor Abel Caballero, alcalde socialista de Vigo.

En el mes de mayo, el señor Abel Caballero se quejó de que los viajes de los trenes de alta velocidad que unen Vigo con Madrid duraban mucho, eran muy largos y había que acortarlos, aun tratándose de alta velocidad. Todo ello sin contar con los efectos colaterales que eso iba a provocar. Un mes después, de la noche a la mañana, nos encontrábamos con que Renfe había decidido suprimir las paradas de



alta velocidad en Segovia, en Medina del Campo –en Valladolid– y la de la comarca de Sanabria –en Zamora–, y que sería a partir del nueve de junio. Esto ha supuesto que la estación de Segovia-Guiomar ha perdido entre 5 y 6 frecuencias diarias de AVE con Madrid y, además, ha desaparecido la conexión directa con Galicia. Para cualquier segoviano que quiera viajar a territorio gallego la paradoja es evidente: ahora tiene que desplazarse primero a Madrid y, desde allí, volver a pasar por Segovia sin parada, atravesando su propia estación a 300 kilómetros por hora. Un recorrido ilógico que multiplica el tiempo, el coste y las molestias.

Esta medida estrella del Gobierno de Sánchez fue tomada de manera unilateral, sin diálogo previo ni consideración hacia las Administraciones y ciudadanos de los territorios afectados.

El resultado de todo esto ha sido una pérdida efectiva de oportunidades, movilidad y cohesión para ciudades como Segovia, que dependen del tren de alta velocidad como herramienta clave de desarrollo. Segovia ha sido una de las provincias más perjudicadas, y es una pena que, por culpa de decisiones políticas, más de 3.000 segovianos que se desplazan –principalmente a Madrid, pero también, aunque en menor medida, a Valladolid y a otros destinos– por necesidad de trabajo y de estudios se vean perjudicados.

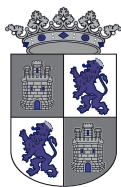
Cuando se crearon los... los servicios de Avant y AVE que unían Castilla y León, la intención era que, aunque una persona trabajara en Madrid, pudiera establecer su vivienda en alguna ciudad de Castilla y León, como es el caso de Segovia, cerca de la capital y con la vivienda más barata, lejos del bullicio y del tráfico de Madrid. Eso, desde luego, contribuía a la lucha contra la despoblación.

Para los estudiantes que no pueden pagar una vivienda en Madrid y deciden vivir en Segovia y se desplazan a diario a estudiar a Madrid, lo mismo, necesitan también que haya frecuencias. Además, la cercanía a Madrid supone para Segovia que, si alguien necesita ir al médico a Madrid o a coger un avión, tenga la opción de hacerlo, pero siempre que haya suficientes frecuencias, porque, si no, pues es un... es un grave problema.

Otra de las ventajas que tiene la cercanía de Segovia con Madrid es que está a una hora por carretera y a media hora en tren para quien quiera ir a diario. Por ello, quitar frecuencias para una ciudad como Segovia es pretender aislarla. Y eso es lo que quiere el señor Puente: aislar a Segovia.

La situación del ferrocarril en España, señorías, es terrible. El ferrocarril está peor que nunca. Arrastra desde hace años una combinación de problemas estructurales y recortes recientes que afectan a su funcionamiento, desigualdad territorial en la conectividad y, por si fuera poco, los famosos retrasos. Porque coger un tren hoy en día se ha convertido en este país en una auténtica odisea. Con esta decisión y otras que ha tomado el Partido Socialista y su ministro de Transportes, el señor Puente, está condenando a muerte a Castilla y León.

En Vox creemos que para luchar contra la despoblación necesitamos buenas comunicaciones y buenas infraestructuras de transporte, especialmente las ferroviarias, que son estratégicas y esenciales. El carácter social y la capacidad vertebradora del transporte ferroviario justifican por sí solos que sea prioritario en las políticas públicas por encima de criterios meramente económicos o políticos, como forma de luchar contra la despoblación y el aislamiento de nuestros municipios.



Por todo lo expuesto, se formula la siguiente propuesta de resolución:

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 adoptar las medidas legalmente necesarias para revertir, con carácter urgente, la supresión de la parada de Segovia en los trenes de alta velocidad que se han visto afectados por la decisión de eliminar las paradas intermedias entre Madrid y Galicia, así como proceder al restablecimiento de los horarios anteriores; y a incrementar de forma inmediata la frecuencia de los trenes Avant que cubren la Línea Madrid-Segovia-Valladolid.

Nada más. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. 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.

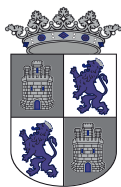
EL SEÑOR PASCUAL MUÑOZ:

Muchas gracias, presidente. Buenos días, señorías. Bueno, nos presenta el Grupo Parlamentario Vox una de esas iniciativas que nos parece justa, pero que a mí de verdad que me da envidia... envidia sana -envidia sana, de verdad- Segovia, porque me suena muy ajeno esta iniciativa. O sea, tan cercanas y tan lejanas para... para los abulenses.

Esta proposición no de ley que... que debatimos -como bien ha comentado- fue registrada en el mes de junio, hace más de medio año. Pero, evidentemente, estamos a favor del fondo que persigue, pues se trata de mantener y fortalecer la comunicación por ferrocarril en nuestra Comunidad; y, de hecho, creo que debería de ser una de esas iniciativas en las que tampoco haría falta extenderse demasiado para justificar su apoyo o no a la misma. Así mismo, tampoco van a mostrar el acuerdo con el desarrollo de las mejoras en las comunicaciones de nuestra Comunidad. En este sentido, podemos... debemos procurar que el Estado mantenga las paradas de los distintos trenes por distintos municipios de la Comunidad, así como incrementar la frecuencia de paso de las mismas.

Pero -ya le digo-, como resulta que yo soy procurador por la provincia de Ávila -ya que hablan de AVE-, pues tengo que aprovechar y recordar la situación del ferrocarril en la provincia de Ávila, en donde el AVE ni está ni se le espera, porque ni el Partido Popular ni el Partido Socialista jamás han hecho nada para conseguirlo, incluso para quitarlo. Y no hay AVE, pero tampoco trenes con tiempos ni frecuencias de este siglo. Estamos tan cerca y tan lejos de la capital de España que... que es una pena.

Y, si hablamos de transporte por carretera, le puedo comentar el valle del Tiétar, el resto de la provincia ni siquiera hay autobuses todos los días ni horarios suficientes, y en la zona de El Barco-Piedrahíta la situación empeora. Y son solo ejemplos. Desde el Estado se sigue manteniendo el peaje de Ávila a Madrid, y la Junta se empeña en no construir ni un mísero kilómetro de autovía autonómica ni por el norte ni por el sur ni por el este ni por el oeste de mi provincia.



Por eso le digo que de verdad que entiendo su... su proposición no de ley. Vamos a apoyarla perfectamente. Pero le vuelvo a repetir que tengo envidia sana de la provincia de Segovia, que al menos ustedes tienen AVE, y nosotros no tenemos ni AVE ni frecuencia ferroviaria. Ya le digo: estamos tan cerca y tan lejos de la capital de España pues como del resto de la Comunidad.

Bueno, y así que, volviendo a las supresiones de paradas en Segovia y el tren Avant entre Valladolid y Madrid, reitero que la Junta de Castilla y León debe persistir, ser exigente y defender los intereses de los castellanos y leoneses ante el Estado, en este caso, como Administración competente. Pero es que, además, la Junta debe ofrecer alternativas, colaboración y proactividad en defensa de las comunicaciones, no solo por ferrocarril, sino por carretera. Y debe hacerlo tanto para defender lo que ya existe como para luchar por lo que no existe pero que debiera existir. Votaremos –como le he dicho– a favor de su propuesta. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

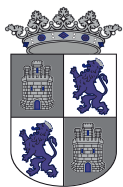
Muchas gracias. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario UPL-Soria ¡Ya!, por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra la señora procuradora doña Alicia Gallego González.

LA SEÑORA GALLEGO GONZÁLEZ:

Gracias, presidente. Buenos días, señorías. Pues... pues desde la Unión del Pueblo Leonés somos conscientes de la necesidad de buenas vías de comunicación, buenas infraestructuras de transporte, y, entre ellas, también las ferroviarias vienen a cumplir una función esencial, sobre todo si se quiere luchar contra la despoblación, que es el gran mal que tiene las 2 regiones que conforman esta Comunidad Autónoma. Y es que no vemos ningún avance por parte de los grandes partidos, ni Partido Popular ni Partido Socialista, gobernando Comunidad Autónoma o el Estado.

Tenemos ejemplos con la Ruta de la Plata, donde se ha demorado hasta el dos mil cincuenta, que afecta gravemente a la región leonesa; o el Corredor Atlántico, donde, evidentemente, el Comisionado o el delegado que ha hecho... que ha nombrado esta Junta de Castilla y León tampoco ha dado manifestación de trabajo alguno, con el beneplácito de quien gobierna, del Partido Popular. La integración de FEVE, en el caso de León, es uno de los grandes agravios que sigue pues ahí latente, contando milongas pues por parte del Partido Socialista. El AVE, la supresión que ya trajimos la Unión del Pueblo Leonés a estas Cortes y a las Comisiones para su estudio y debate, porque, evidentemente, no es sino pues un símbolo de... de abandono del mundo rural, por mucho que se trate de justificar. Lo hicimos cuando se suprimieron el 25 % de las frecuencias que afectaban a Puebla de Sanabria, y, con ello, a... a una comarca en la cual habían apostado la gente joven por ir a trabajar, y que afectaba indudablemente a la conciliación, y, sobre todo, a poder elegir donde vivir, a la cohesión social y territorial, de la cual se habla, pero poco se practica.

Y así podríamos hacer pues un largo listado de ejemplos de abandonos tanto de lo que son esas comunicaciones ferroviarias hoy en el punto que se trae a esta Comisión, pero que también me uno a lo que se ha dicho antes de... de abandono en otro tipo de comunicaciones terrestres, en cuanto a peajes, autovías, autopistas, y que se prometen, pero nunca obtenemos una solución que dé lugar a un desarrollo



efectivo de lo que sería, bueno, pues un siglo XXI en el que exige tener comunicaciones adecuadas; y, sobre todo, esa... esa falta de apoyo para evitar esa despoblación –sobre todo en el mundo rural–.

Se ha mencionado aquí que, evidentemente, pues hay quien... quien obliga, y, en este caso, también pasó con Puebla de Sanabria; es decir, cómo Abel Caballero vino, a... a pesar de ser el... el representante años atrás de la Federación Española de Municipios y Provincias y, por tanto, defensor del municipalismo. Sin embargo, prefiere que haya zonas más rurales en las que, bueno, pues pierdan esas paradas –Sanabria–; y ahora también pues con el beneplácito del Gobierno y del representante, el señor Heredia, pues parece que se justifica lo injustificable, cuando, bueno, pues suprimir, en el caso de Segovia A-6, para ellos no es importante. Y yo creo que para esta Comunidad y para estas dos regiones debería de darse ese valor necesario para que el desarrollo y el avance, y sobre todo esa cohesión social y territorial, sea una realidad.

Pues nos unimos a las manifestaciones establecidas en la propuesta de resolución porque son, bueno, pues similares a lo que ya –como digo– hemos planteado nosotros en alguna proposición no de ley, en preguntas que se han dirigido a efectos de... de conocer el por qué ese odio hacia... hacia la región leonesa, hacia... hacia el desarrollo que sea necesario, en este caso, Segovia como parte de esta Comunidad. Porque, evidentemente, suprimir nunca puede ser bueno ni puede haber justificación ni técnica, ni tampoco un retroceso puede ser la solución a un desarrollo tan necesario, que nos obligaría a todos a... a buscar mejoras y no poner trabas en el... en el funcionamiento de las instituciones.

Por eso nosotros, bueno, vemos positivo el que se reivindique, el que se solicite. Lo que no vemos positivo es el retroceso ni la supresión como justificación de un desarrollo tan necesario para poder afrontar los restos que exige el siglo XXI. Así que nuestro apoyo a esta proposición no de ley. Muchas gracias.

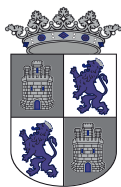
EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Socialista, 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. Es la quinta vez que debatimos en esta Cámara sobre la supresión de las paradas del AVE: la primera vez fue a propuesta del Partido Popular en el Pleno del mes de mayo; la segunda ocasión, en el... en el mes de junio en esta misma Comisión, también a propuesta de Vox; la tercera y la cuarta, a propuesta de Vox y de UPL, respectivamente; y hoy será la quinta. Hoy hablamos de Segovia; aunque se resistan, insisto –como ya he dicho en otras ocasiones–, a hablar de Medina del Campo, que, tras el reajuste en los servicios de alta velocidad y larga distancia en el corredor de Madrid a Galicia, también afectada por la reorganización ferroviaria, cuenta con una... una nueva parada del segundo Alvia de la mañana. Por eso, ustedes nunca hablan de Medina del Campo.

Nos encontramos, por tanto, en una Comisión más con un Partido Popular en modo electoralista, que insiste en no querer hablar de Castilla y León, que se empeña



en hablar del Gobierno de España para no hablar ni de sus competencias ni de su responsabilidad ni de su gestión ni de las carreteras de titularidad autonómica ni del transporte autonómico ni del caos que han generado con la gratuidad del autobús. Y que solo incluye proposiciones no de ley de la Oposición dirigidas a exigir al Gobierno de España, y las que incluye de la Oposición en las que instan a la Junta de Castilla y León probablemente es porque o bien ya las tengan previstas, aunque no tengan previsto ejecutarlas, a pesar de todos los asuntos parlamentarios pendientes que hay en esta Comisión.

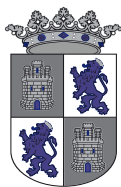
Como saben, el pasado nueve de junio entró en vigor la reorganización de la oferta ferroviaria entre Madrid y Galicia llevada a cabo por Renfe con motivo de la puesta en servicio de las nuevas unidades del tren de la Serie 106, con el objetivo de garantizar los servicios de larga distancia en alta velocidad;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

En Castilla y León –como saben– hay una cobertura ferroviaria de alta velocidad que ya querrían otros territorios españoles. Y –aunque les pese– Castilla y León tiene uno de los mejores servicios ferroviarios en comparación con el resto de Comunidades Autónomas, con más oferta, más circulación y más acceso a los trenes. La política ferroviaria de Renfe responde a los criterios de interés general, de interés público, de servicio público y también de servicio comercial, no al interés de unos pocos, que es como funciona habitualmente el Partido Popular.

Les recordamos 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 fundamentalmente destinado a mover personas en entornos de población importantes y en competencia con otros medios de transporte, como lo son el avión o el coche, y también los... son menos contaminantes. Y la puesta en marcha de políticas tarifarias ambiciosa del 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 privilegiados, como defendía el Partido Popular. Y con los trenes Avant el Gobierno de España pone en marcha una política de cohesión territorial, porque hay que recordar que el Avant es un servicio público.

En cuanto a su propuesta, y como ya hemos reiterado en... en otras ocasiones desde el Grupo Parlamentario Socialista, Renfe no renuncia –como ha expresado– a buscar mejoras de manera paulatina en el marco de los servicios públicos para aquellos territorios que en ocasiones puedan sentirse perjudicadas por determinadas decisiones, y por ello continúa monitorizando la evolución de la demanda para adaptar la oferta a las necesidades de los ciudadanos. Sirva como ejemplo, ya que ustedes no quieren hablar de Medina del Campo, donde Renfe habilitó desde el nueve de junio una parada al segundo Alvia de la mañana entre Salamanca y Madris... y Madrid –perdón– tras la reorganización del corredor Galicia-Madrid; y la reunión que el pasado diez de octubre mantuvo el presidente de Renfe con el alcalde de Medina del Campo, donde alcanzaron el compromiso de elaborar un estudio de necesidades para mejorar las frecuencias y horarios del AVE.

Su propuesta de resolución consta de dos puntos. Respecto al punto número 2, invitamos a la proponente a que retire este punto de la propuesta... –perdón– de resolución, ya que, como sabrá, el pasado dieciséis de noviembre se han ampliado en



5.810 plazas adicionales a la semana en el corredor ferroviario Valladolid-Segovia-Madrid como primer paso de Renfe en su estrategia de mejora de los servicios de media distancia Avant para adaptar la oferta Avant a la demanda de los viajeros; servicios que se llevarán a cabo con los trenes de la Serie 103.

Nuevas plazas en los horarios con mayor demanda: los de salida desde Segovia, a las ocho y cuatro de la mañana, con 109 plazas adicionales; desde Madrid, a las dieciocho quince horas, también con 109 plazas adicionales; en Segovia, con salida a las ocho treinta y dos y dos... y catorce treinta y cuatro, con 236 plazas adicionales en cada servicio; y desde Madrid, a las diez quince y dieciséis quince horas, con 236 plazas adicionales en cada tres... en cada tren -perdón-.

Respecto al punto número 1 -como ya sabrán-, mantenemos la misma posición que hemos defendido tanto en Pleno como en las Comisiones, ya que exigir al Gobierno de España siempre les sirve de excusa para no hablar de las competencias autonómicas. Porque Mañueco -como todo el mundo sabe- es incapaz de asumir su responsabilidad como presidente de nuestra Comunidad. Exige y defiende el transporte siempre y cuando no sea de su competencia, para tapar su incapacidad de ejercer sus competencias en materia de transportes y movilidad. Así que, ya que insisten en hablar del Gobierno de España, primero tendrán que hablar de Castilla y León, de sus competencias, de su responsabilidad y de su gestión.

Para que asuma sus competencias, como ya hicimos en... en el Pleno y también en la pasada... en las pasadas Comisiones, presentamos a la proponente la misma enmienda de sustitución que todos ustedes ya conocen porque es exactamente la misma que presentamos en Pleno y en Comisiones anteriores, y la más reciente en la Comisión del pasado mes de octubre. Una enmienda que cuenta con 15 puntos instando a la Junta de Castilla y León a asumir sus competencias. No me va a dar tiempo a leerla, entonces, no sé si quieren los proponentes que... que la lea o la leo hasta donde me dé tiempo. Pues la leo.

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

Uno. La redacción de los proyectos, licitación y ejecución de, al menos, las infraestructuras pendientes siguientes:

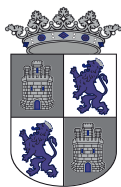
En Ávila: CL-505, desde La Cañada al límite de la Comunidad Autónoma de Madrid; CL-605, de Madrigal de las Astas... Altas Torres al límite de la provincia de Salamanca, en Cantalapiedra; AV-500 con la SG-500, de El Espinar; fisura del puente en la AV-901, en el punto kilométrico 15.

En Burgos: la variante de Aranda de Duero, CL-629, conexión de las Merindades con el País Vasco; BU-551, Medina de Pomar-Losa; BU-701 y BU-703, Villalmóndar con la Nacional 1; BU-703, Villafranca-Montes de Oca con la Nacional 1; BU-704, Tosantos-Villalómez; BU-710, Belorado-Briviesca.

En León: la carretera Ponferrada a La Espina; autovía...

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Disculpeme, señora portavoz. Le voy a parar el tiempo. Estamos hablando de... de asuntos ferroviarios; digo por... por hilar sus temas con asuntos ferroviarios...



LA SEÑORA PELEGRINA CORTIJO:

Estoy...

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

... y no de...

LA SEÑORA PELEGRINA CORTIJO:

Señor presidente, estoy leyendo una enmienda de sustitución y... y habla de infraestructuras en general, infraestructuras ferroviarias... Entonces, estoy en el punto uno, cuando llegue a las infraestructuras ferroviarias...

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Vale. Continúe.

LA SEÑORA PELEGRINA CORTIJO:

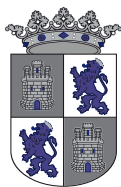
(¿Puedo continuar? Gracias). León: carretera Ponferrada a La Espina; auto-vía de León-Braganza; LE-7311, de Corporales a Oñoro; rotonda entre la CL-622 y la N-630, de acceso al polígono industrial de León; CL-623, Caboalles; CL-626, entre el límite de la Comunidad Autónoma de Asturias al límite de la provincia de Palencia; LE-941, de Sahagún a la... al límite de la provincia de Valladolid; LE-315, de Robles de... de la Valcuerna a Piedrafita la Mediana; la variante de la LE-715; puente entre San Miguel de Escalada y La Aldea del Puente.

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

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

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

En Soria: desdoblamiento de la CL-101, de Ágreda al límite con la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha; SO-340, Gómara al límite de la Comunidad Autónoma de Aragón; CL-116, El Burgo de Osma a Almazán; SO-132, de Medinaceli a Barahona; SO-152, de Berlanga de Duero al límite de Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha; CL-117, de límite provincia de Burgos a Abejar; SO-154, Barcones al límite de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha; construcción de las



variantes de población pendientes de... de Villasayas, Lodaes de Osma, Hortezuella, Morón de Almazán, Monteagudo de las Vicarías, Covalada y Duruelo de la Sierra.

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

En Zamora: ZA-111, entre Rionegro del Puente y el límite de la provincia de León; ZA-902, de Tábara a Fonfría; ZA-714, de Pajares a la... de la Lampreana a Arquillinos; ZA-306, de Puebla de Campeán con la provincia de Salamanca; ZA-921, entre la Puebla de Sanabria y Rihonor; construcción de las variantes de población pendientes 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, Escobar.

Como no me da tiempo a leer la enmienda y todos ustedes la conocen, porque es la misma que defendimos en el Pleno, en esta Comisión, y además defendimos en otro Pleno, y tanto el Partido Popular como Vox la apoyaron, nada más, y muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

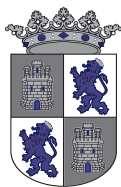
Muchas gracias. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra la señora procuradora doña Elena Rincón Iglesias.

LA SEÑORA RINCÓN IGLESIAS:

Gracias, presidente. Buenos días, señorías. Hoy esta Comisión aborda un asunto que va mucho más allá de una cuestión técnica. Estamos hablando de movilidad, estamos hablando de igualdad, estamos hablando de cohesión territorial y, en definitiva, estamos hablando del derecho de los ciudadanos de Castilla y León. Y lo decimos porque insistimos en que no queremos ser ciudadanos de segunda. Disponer de servicios ferroviarios dignos, estables y acordes con las necesidades de las personas, vivan donde vivan, es algo que es fundamental.

Lo hacemos en un momento marcado por decisiones adoptadas por el Gobierno de España y por Renfe, una vez más, unilaterales; una vez más, que han supuesto la reducción sin diálogo previo, sin justificación territorial y sin atender a la realidad de nuestros municipios, han supuesto la supresión de paradas y de frecuencias en estaciones que son absolutamente estratégicas para nuestra Comunidad. Hablamos de todas: de Puebla de Sanabria, hablamos de Zamora, hablamos de Segovia y hablamos también de Medina del Campo.

Señorías, no estamos ante un debate nuevo -como ya se ha mencionado aquí-, pero es que no es un debate menor: la movilidad condiciona la vida diaria de miles de personas. Y es que no es lo mismo disponer de un tren que permite llegar al tiempo a trabajo, a las universidades, a una cita médica o regresar a casa a una hora razonable que enfrentarse a recortes unilaterales que obligan a reorganizar por completo la vida de los ciudadanos. Y más aún cuando hablamos de paradas que no son solo necesarias, sino que han sido financiadas con fondos públicos, y en muchos casos incluso con fondos europeos destinados precisamente para garantizar la cohesión territorial.



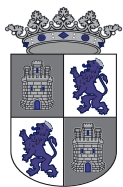
Como ya ha mencionado también quien me ha precedido en el turno de la palabra, a partir del nueve de junio del veinticinco, Renfe reorganizó el corredor Madrid-Galicia para reducir los tiempos de viaje en el destino final; pero lo hizo a costa de sacrificar precisamente estos territorios intermedios que les he mencionado. Y –como saben– Puebla de Sanabria perdió frecuencias esenciales, especialmente las más madrugadoras, afectando a estudiantes y trabajadores en una gran mayoría; Medina del Campo también vio alterados muchos de sus horarios claves para... para hacer esos desplazamientos; Segovia sufrió recortes injustificados en los servicios de AVE, pese a ser uno de los destinos más utilizados y que mayor demanda tienen en toda España; y Zamora, una vez más, se quedó sometida a... a modificaciones improvisadas que generaron también cierto desconcierto entre sus usuarios.

Y lo más grave de todo es que se conoció sin comunicación previa a la Junta de Castilla y León, sin advertencias formales, sin diálogos y sin utilizar la Comisión de Seguimiento del Convenio, que precisamente es para eso para lo que se formó esta Comisión. Nos enteramos, una vez más, por la prensa, por las quejas de los usuarios o por los anuncios improvisados; nunca por... por cauces institucionales; y es algo ya que por desgracia nos tienen acostumbrados desde el Gobierno de España. Las consecuencias de ese modo de proceder afectan directamente a la cohesión territorial. Suprimir paradas en zonas rurales e intermedias generan déficit de movilidad que expulsan a la población, reducen oportunidades económicas y agravan aún más las desigualdades con otros territorios.

Cuando se recortan frecuencias en horarios... en horarios clave, la vida cotidiana de los ciudadanos se ve alterada: se dificultan los tratamientos médicos, estudios, jornadas laborales o actividades esenciales. No podemos olvidar que estaciones como la de Puebla de Sanabria son auténticos motores para el turismo, y a la actividad económica de su entorno le afecta gravemente perder trenes y le resta competitividad y le resta oportunidades a la zona.

En contraste, ¿qué hace la Junta de Castilla y León? El Gobierno de Alfonso Fernández Mañueco sí ha cumplido, sí ha invertido y sí ha actuado. Mientras Renfe recorta, la Junta de Castilla y León ha bonificado un 25 % los bonos Avant, siendo la única Comunidad Autónoma que lo hace. Además, financia con más de 21 millones de euros un convenio que ha ampliado de 7 a 23 relaciones ferroviarias bonificadas. Ha firmado también un nuevo convenio para bonificar la media distancia convencional entre Ávila-Madrid, Soria-Madrid y Salamanca-Madrid. Y, cuando se suprimió la parada del AVE de Otero de Sanabria, la Junta de Castilla y León puso en marcha un servicio de autobús que permite a los viajeros enlazar con el AVE Zamora de primera hora. Sabemos que no es lo ideal, es algo que luchamos por que se vuelva a restaurar esa parada; porque no es lo ideal, pero sí que intentamos buscar una solución, una solución lo antes posible, demostrando una vez más que el Gobierno de Castilla y León, el Gobierno de Alfonso Fernández Mañueco, actúa, aporta soluciones y no abandona a los ciudadanos de su tierra.

Si entramos en el caso particular de Segovia, que es lo que motiva la proposición no de ley que estamos debatiendo, estamos hablando de uno de los corredores más utilizados de todo el país. Segovia alcanza un récord histórico, con más de 2,8 millones de viajeros al año. La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia ya alertó en dos mil veintitrés que el corredor Madrid-Segovia-Valladolid



estaba al límite de su capacidad. La bonificación, además, ha incrementado aún más esta demanda, y no se han incorporado nuevos trenes ni se han reforzado las franjas más utilizadas.

Aquí no hablamos de caprichos; hablamos de conciliación, hablamos de jornada laboral, hablamos de estudiantes que deben ajustarse a unos horarios rígidos, de familias que necesitan volver a casa a una hora razonable. Y, mientras todo esto sucede, seguimos conociendo las decisiones unilaterales de Renfe por los medios de comunicación; nunca con diálogo previo, nunca informando a la Junta de Castilla y León, nunca consensuando alternativas. Y este modo de... de proceder erosiona una... una vez más la confianza institucional que debe regir entre Administraciones en la gestión de un servicio tan esencial como es el que debatimos hoy, que es el servicio ferroviario.

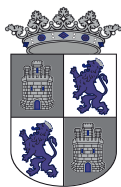
Y aunque valoramos positivamente las medidas que han puesto en marcha recientemente los servicios Avant entre Valladolid-Segovia-Madrid, consistente en incremento de plazas, la mejora del material rodante, reducción de los tiempos del viaje, falta mucho por hacer y falta mucho por mejorar. Entre otras cosas, porque no sabemos si este incremento de plazas se va a mantener, es de carácter permanente; y es algo de lo que nos solemos -como les decía- pues enterar por la prensa en lugar del foro adecuado y el foro institucional, que para eso existe.

Tampoco los horarios escogidos son los más adecuados en el caso de Segovia. No estamos de acuerdo con la portavoz del Partido Socialista, no son los de más demanda. En Segovia se echa en falta que el incremento de plazas no se haya aplicado a los Avant de las 7:00, de las 7:20... y veintidós -perdón-, o los que vuelven de Madrid a las 13:03, a las 15:40. Esos sí son los que facilitan la conciliación familiar y laboral de muchos de los ciudadanos que viven en Segovia y se desplazan para trabajar o para estudiar. Luego no aborda tampoco el incremento de frecuencias ni la diferencia de Segovia con Valladolid en algún horario. Estamos hablando también de, por ejemplo, el de las 13:40, el de las 15:40. Y es que Segovia dispone solo de un horario, que es a las 14:59. Sin embargo, en Valladolid sí que disponen de estos y de dos horarios más, como el de las 14:23 o el de las 14:46, que no hacen parada en Segovia.

No entendemos, por tanto, por qué las recientes medidas adoptadas se ha hecho nuevamente por parte del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible sin consultar a la Comunidad Autónoma y sin consultar con los ciudadanos las verdaderas necesidades, que son las que les estoy transmitiendo ahora mismo.

Y aunque la PNL presentada por el grupo proponente se centre en Segovia y en la mejora de los servicios Avant, pensamos que, aunque esto es necesario y es pertinente, evidentemente, y ha quedado claramente expuesto con mi exposición, entendemos que debe ampliarse para proteger también al resto de provincias que han sufrido recortes en sus paradas de alta velocidad. Por ello, proponemos una enmienda que refuerza el alcance de la iniciativa y que recoge la defensa global de los intereses de toda Castilla y León. La enmienda sería la siguiente:

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: uno, revertir de manera urgente la supresión de paradas y frecuencias de trenes de alta velocidad de las estaciones de Puebla de Sanabria, Zamora, Medina del Campo y Segovia; y dos, se comprometa a mantener



y mejorar los horarios de los servicios Avant entre Segovia y Madrid, así como la incorporación de material rodante para seguir incrementando el número de plazas ofertadas y poder dar efectiva respuesta a las crecientes necesidades de movilidad de las personas; y tres, actuar desde la colaboración y la lealtad institucional en la toma de decisiones sobre los servicios y paradas ferroviarias que afecten a Castilla y León.

Señorías, pensamos que la enmienda que les presentamos refuerza, amplía y ordena la defensa de los intereses de todos los castellanos y leoneses y, además, que contribuye a garantizar que Castilla y León tenga un futuro ferroviario que no se quede atrás. 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 Susana Suárez Villagrà.

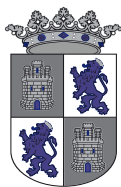
LA SEÑORA SUÁREZ VILLAGRÀ:

Muchas gracias, presidente. Bueno, pues, por empezar por orden, señor Pascual, no me extraña sus palabras, porque Ávila es otra de las grandes afectadas, y parece que... parece mentira que en dos mil veinticinco aún estemos así. Y la verdad que es que el abandono es total, y lo mismo que le ocurre a Ávila le ocurre en otras provincias, y es que es... resulta tercermundista. No sé, tan... -como ha dicho usted- tan cerca de la capital y que... y que es que no... no estén incomunicados prácticamente con... con la capital. Es... la verdad que es una vergüenza. Gracias por su apoyo.

Señora Gallego, avances, ninguno; la verdad que retrocesos, todos. La cohesión social y territorial -como ha dicho- es... es fundamental si queremos que Castilla y León avance, pero parece ser que ni por parte de uno ni por parte de otros. Llevamos casi 4 años aquí, y, bueno, pues creo que estamos pues como... casi como cuando empezamos.

Señora Pelegrina, sí, es la quinta vez que se debate, y la verdad que... pues casi lo acabo de decir: es que es una vergüenza que tengamos que... que traer aquí servicios básicos como son el transporte y que estemos una vez tras otra diciendo lo mismo, y que al final todo acabe pues... bueno, aquí. Sí, lo diremos, pero... pero quedará donde... donde... aquí; no va a salir de aquí, o sea, si lo sabemos.

Del Gobierno de España, vamos, yo creo que sí que he hablado. He estado hablando bastante tiempo del Gobierno de España porque... más que nada porque es competencia suya. Usted ha dicho... ha hablado de una serie de carreteras en... en mal estado. Desde luego que estamos de acuerdo en que hay muchas carreteras en Castilla y León en mal estado; pero estábamos en otra propuesta, estábamos hablando de trenes de alta velocidad y de los recortes que ha hecho el Partido Socialista en... en las paradas. Si nos ponemos a hablar de todas esas infraestructuras, pues yo creo que es que daría para varias propuestas no de ley. Entonces, creo que... que lo suyo es que nos centremos en... en esto que... en esta propuesta, que afecta a muchos ciudadanos y a su día a día y a su... a su vida cotidiana.



Señora Rincón, efectivamente: igualdad, cohesión –se vuelven a repetir las mismas palabras–, eso es lo que necesita Castilla y León, pero por parte de unos y por parte de otros. Desde luego que es un problema –lo he dicho ya varias veces– para toda esa gente que va a trabajar a diario. Y, bueno, yo, que soy una afectada, que... que también voy a trabajar a Madrid, no a diario, pero... pero sí algún día entre semana, es tremendo. Muchos días no... no tienes frecuencias, no hay... los trenes siempre llegan con retraso; bueno, es la tónica habitual, ¿no?, el retraso y que no tengas... no tengas sitio, incluso con mucha antelación. Entonces, bueno, pues se... se convierte en un problema.

Creemos que la supresión de paradas, los retrasos, las averías en trenes, pues... pues, bueno, esto al final dificulta... dificulta que la gente decida venir a vivir a Castilla y León, siendo un territorio donde se vive muy a gusto, muy tranquilamente, no tenemos el... el bullicio que tienen las grandes ciudades, como puede ser Madrid. Pero, sin embargo, deberíamos poder desplazarnos con... con cierta fluidez, ¿no? Y no es así.

En Segovia hay una infraestructura moderna, pero un servicio insuficiente. Hay una demanda turística que cada vez es mayor, va en aumento, pero la oferta de transporte no acompaña. Al final está perjudicando también al turismo de... de Segovia y de Castilla y León. Y al final pues una ciudad que... que pierde trenes, sea Segovia o sea la que sea, no gana nada; al revés.

En Vox consideramos que la red ferroviaria no debe diseñarse pensando solamente en tiempos de trayecto o en beneficio económico, sino como un instrumento de cohesión social, territorial y demográfica. Recortar trenes o paradas en Castilla y León –ya con baja intensidad de población de por sí– agrava problemas estructurales como la despoblación, la falta de oportunidades y el aislamiento rural. Y no podemos permitir que Castilla y León siga retrocediendo. Por tanto, pedimos el apoyo de todos los grupos parlamentarios, pedimos el compromiso de todos, porque esto es un bien para Castilla y León.

Se me ha olvidado, señora Rincón, la... la enmienda la aceptamos. Y nada más. Muchas gracias.

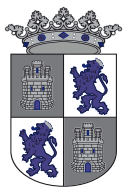
EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Sí. Sería necesario, señora Suárez Villagrà, que leyera la enmienda cómo queda definitivamente. O sea, el texto –perdón–, cómo queda definitivamente la propuesta de... de resolución.

LA SEÑORA SUÁREZ VILLAGRÀ:

Era enmienda de sustitución, ¿verdad? Sí. Vale. Vale, pues quedaría así:

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; se comprometa a mantener y mejorar los horarios de los servicios Avant entre Segovia y Madrid, así como la incorporación de material rodante, para seguir incrementando el número de plazas ofertadas y poder



dar efectiva respuesta a las crecientes necesidades de movilidad de las personas; y a actuar desde la colaboración y lealtad institucional en la toma de decisiones sobre servicios y paradas ferroviarias que afecten a Castilla y León.

Ya está.

Votación PNL/001444

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? Seis. No hay abstenciones. 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 el señor secretario se da lectura al segundo punto del orden del día.

PNL/001543

EL SECRETARIO (SEÑOR PABLOS ROMO):

Segundo punto del orden del día: **Proposición no de ley número 1543, 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 realizar diversas acciones para mejorar la seguridad en los tramos de la carretera CL-101 con mayor concentración de accidentes por fauna silvestre, según los análisis de siniestralidad de dos mil diecinueve a dos mil veintitrés en la provincia de Soria, 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, don Juan Antonio Palomar Sicilia, por un tiempo máximo de diez minutos.

EL SEÑOR PALOMAR SICILIA:

Sí. Muchas gracias, presidente. Buenos días, señorías. Bueno, pues traemos a esta... a esta Comisión una iniciativa que va dirigida a algo tan sencillo y tan básico y tan incómodo para la Junta de Castilla y León como es el hecho de que en las carreteras sorianas los accidentes por fauna silvestre son tan numerosos que constituyen un auténtico problema, mientras la realidad es que no se toman todas las medidas que deberían para poder remediar esta situación.

Fíjese, entre dos mil diecinueve y dos mil veintitrés, solo en las carreteras de titularidad autonómica de la provincia de Soria se han registrado 3.283 accidentes provocados por accidentes de fauna silvestre. Como ven, no estamos hablando de pequeños siniestros materiales, sino que se trata de cifras realmente



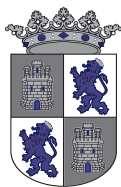
altas: 616 accidentes en dos mil diecinueve, 485 en dos mil veinte, 696 en dos mil veintiuno, 832 en dos mil veintidós y 654 en dos mil veintitrés. Estos datos están perfectamente documentados en los registros oficiales de la DGT y difundidos públicamente, entre otros, por nuestra propia plataforma cuando denunciemos este tema en relación con otras carreteras similares, como sucede con la Soria... con la SO-100. Es decir, en Soria prácticamente hablar de siniestralidad vial es hablar, lisa y llanamente, de fauna silvestre irrumpiendo en la calzada.

El propio *Heraldo-Diario de Soria* recordaba, el diecinueve de mayo de dos mil veinticuatro, que en la última campaña cinegética se abatieron 15.000 corzos, jabalíes y ciervos en los cotos sorianos. Y aun así, aun así, se siguen registrando cuatro accidentes al día por irrupción de animales en nuestras carreteras. cuatro día... cuatro accidentes al día, donde además -y esto es muy importante reseñarlo- apenas existe población, porque Soria es una provincia vaciada, con poco tráfico relativo, pero con una gestión de la seguridad vial que deja mucho que desear porque no tiene en cuenta la realidad del territorio.

En la CL-116, por ejemplo, entre dos mil diecinueve y dos mil veintitrés, se registraron 693 accidentes por fauna. Soria ¡Ya! ya tuvo que traer a esta Casa... a esta Cámara, a esta Comisión, en junio de dos mil veinticinco, una proposición no de ley para exigir soluciones en esta carretera entre... que va entre El Burgo de Osma y el límite con Aragón, señalando tramos especialmente conflictivos y reclamando precisamente lo mismo que hoy debatimos de la CL-101: señalización inteligencia con... inteligente con la inteligencia artificial, sensores térmicos y medidas físicas como vallados o pasos de fauna. Y si miramos la SO-100, los datos de la DGT para el período dos mil dieciséis-dos mil veintiuno colocan el tramo entre los puntos kilométricos 9,8 y 14,8 como el cuarto tramo de toda España con más accidentes por animales en vías interurbanas, algo que también denunciemos en esta Comisión. Es decir, Soria es el epicentro de un problema que la Junta conoce, que la DGT cuantifica, pero que en la práctica se combate con una mezcla de resignación, declaraciones sin contenido y un goteo de actuaciones piloto, que casualmente siempre acaban desplegándose antes en otras provincias que en la nuestra.

Mientras tanto, la CL-101, que va desde el límite con Castilla-La Mancha y Ágreda, acumula 428 accidentes por fauna entre dos mil diecinueve y dos mil veintitrés, con tramos claramente negros entre los puntos kilométricos 65 -lo podemos ver en la foto, en la imagen están marcadas [*el orador muestra un documento*]-, los puntos kilométricos que van del 60 y... del 65,8 al 70,8, que hay 40 accidentes; del 5 al 8... del 5,8 al 10,8, que hay 37 accidentes; y del 100,800 al 105,800, con 34 accidentes. Y no hace falta ser ingeniero de caminos ni profesional estadísticos para ver dónde hay que actuar primero; hace falta, sencillamente, querer hacerlo, señorías.

Frente a este problema, la tecnología existe, funciona y está dando resultados mediante... medibles en otras Comunidades. En la provincia de Girona, por ejemplo, la implantación de señales de tráfico con inteligencia artificial, equipadas con sensores térmicos y cámaras, en dos mil veinticuatro ha permitido reducir un 37 % los accidentes por animales. Las nuevas señalizaciones con IA utilizan cámaras con... de vídeo con sensores térmicos y algoritmos capaces de detectar animales en las vías, calcular su trayectoria y activar avisos luminosos en el panel cuando hay riesgo de irrupción, incluso de noche y con mala visibilidad.



De hecho, es la propia Junta quien, en su expediente publicado en su portal de transparencia en septiembre de dos mil veintitrés, describía estos prototipos como una herramienta innovadora para disminuir la siniestralidad en fauna silvestre en nuestras carreteras autonómicas. Y aquí nos preguntamos por qué no se aplica en los tramos más conflictivos o... y a qué están esperando, señorías. El problema no es el concepto ni la tecnología, el problema es la manera... la manera absolutamente desequilibrada de la... en la que se despliega: mucho dinero en estudios, pero poco en aplicarlos.

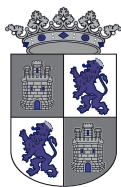
Hace apenas unas semanas, el doce de noviembre de dos mil veinticinco, la *Tribuna de Salamanca* informaba de que la Junta va a desarrollar un sistema experimental en la carretera SA-201, en la sierra de Francia, con visión artificial y señalización dinámica para advertir del tiempo real a los conductores; y que, además, se van pues a colocar otras 12 señales inteligentes en tramos de Ávila, Palencia, Segovia, Valladolid y Zamora. Como podemos comprobar una vez más, el mapa de innovación tecnológica recorre media Comunidad, pero vuelve a dejar a Soria prácticamente en el punto... en un punto vacío. No es que nos parezca mal que se haga en otras provincias, pero otra vez se vuelve a dejar a la provincia de Soria fuera. No es un punto blanco en el que la fauna sigue cruzando la carretera y los sorianos, como digo, seguimos pagando esta factura de la... de inacción de la Junta de Castilla y León; y no será por falta de capacidad técnica.

La propia Junta ha reconocido, en declaraciones recogidas en *La Gaceta de Salamanca* el dieciséis de septiembre de... de este dos mil veinticinco, que hay tramos, como el de la SA-201, en los que los análisis de datos muestran una estacionalidad débil o mal definida, y, por tanto, no se recomienda el uso de señalización inteligente de activación temporal porque habría que mantenerla operativa casi todo el año. Es decir, la Administración sabe perfectamente que no se trata de poner señales al azar: hay que estudiar la distribución temporal y espacial de los accidentes, concentrar los recursos donde el riesgo se dispara y complementar la tecnología con medidas físicas allí donde la presencia de animales es estructural y continua; pero luego no lo hace.

En cuanto a la segunda y cuarta de las... de las medidas que planteamos en nuestra propuesta, que es: realizar un estudio específico detallado y actuación de siniestralidad con fauna en los tramos más peligrosos de la CL-101 y complementar la señalización basada en inteligencia artificial con medidas físicas como el vallado cinegético o pasos de fauna donde la técnica... donde técnica y ecológicamente sea viable -no es otra cosa que complementar lo que pedimos como principal-.

No es serio y, desde luego, no es eficiente ir poniendo vallas y señalizaciones al azar sin un mapa riguroso de dónde, cuándo y cómo se producen los accidentes. La inteligencia artificial es una herramienta potentísima, sobre todo cuando se integra en una estrategia global; porque la IA funciona muy bien, pero, si el monte está plagado... está pegado al arcén, si no hay nada que impida que un jabalí o un corzo salte a la calzada en cualquier punto, si las cunetas están llenas de vegetación alta y no hay pasos de fauna que canalicen los movimientos, la inteligencia artificial no es suficiente.

Por eso insistimos en la necesidad de complementar la tecnología con medidas físicas de prevención. El vallado cinegético bien diseñado no es una muralla a



ciegas, sino una herramienta para dirigir el movimiento de los animales hacia puntos concretos –pasos superiores e inferiores, o marcos de drenaje sobredimensionados– donde se les permite cruzar sin invadir la calzada. Si a ello se suma una gestión adecuada de la vegetación en los márgenes que mejore la visibilidad y elementos reflectantes que disuadan la fauna pues de acercarse a la vía en determinados tramos, el resultado es una reducción drástica de la probabilidad de encuentro entre vehículo y animal.

Lo que pedimos para la CL-101 es planificación, ciencia, tecnología bien aplicada y, sobre todo, coherencia. Se trata de hacer en Soria lo que ya se está haciendo con éxito fuera de Soria. Por todo ello, pedimos que apoyen esta propuesta que hoy traemos aquí: que se lleve a cabo una intervención inmediata basada en inteligencia artificial y en medidas físicas de prevención, y que esa prevención debe apoyarse en un estudio riguroso que diga en qué tramos hay que actuar con más urgencia y qué combinación de herramientas. Así que, de momento, nada más. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

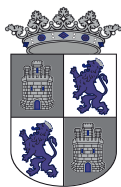
Muchas gracias. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Mixto, por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor procurador don Pedro José Pascual Muñoz.

EL SEÑOR PASCUAL MUÑOZ:

Muchas gracias, presidente. Debátimos ahora una proposición no de ley presentado por Soria ¡Ya! en relación con la carretera CL-101 y, en concreto, con un problema que, lamentablemente, se encuentra de plena actualidad como son los accidentes vinculados a la fauna silvestre. En este caso, la proposición no de ley presentada se refiere a las carreteras de la provincia de Soria, pero creemos que bien podría extenderse –como ya también ha dicho el proponente– a otras carreteras de titularidad autonómica de la Junta de Castilla y León y que atraviesan pues otras provincias de nuestra Comunidad.

Lo que está claro es que, si atendemos a los datos que ofrece la propia Dirección General de Tráfico, en los últimos años se aprecia un considerable número de accidentes de tráfico en los que, de una forma u otra, intervienen animales de la fauna silvestre. Si bien es cierto que la Consejería ha comenzado a realizar algunos movimientos al respecto, creemos que la proliferación de estos accidentes hace necesario una mayor ambición, por lo que hay... hay que considerar incrementar el desarrollo de sistemas de detección, canalizaciones, estructuras transversales, señalización automática, monitorización de las zonas e incluso desarrollar más campañas informativas. Los accidentes ocasionados por la fauna silvestre, especialmente y muy habituales en zonas rurales, suponen riesgos, en primer lugar, evidentemente, para los ocupantes de los vehículos y de la seguridad vial, pero también desde el punto de vista ecológico e incluso económico.

Por tanto, creemos que la Junta debe implementar herramientas de prevención en las carreteras autonómicas para conseguir la reducción de esos accidentes, con soluciones técnicas, eficaces y eficientes para las necesidades y las características y la señalización de cada tramo.



En cuanto al detalle de su propuesta de resolución, entendemos que, bueno, no debemos ser nosotros los que decidamos con detalle las soluciones técnicas a adoptar ni cuál es la más adecuada para cada tramo, si bien estamos de acuerdo con el grupo proponente en que podría ser adecuada tal vez la instalación de medios preventivos como, por ejemplo, los sensores térmicos que comentan. En este mismo sentido, se podría trabajar en sistemas que combinen los sensores con la señalización luminosa. Asimismo, también compartimos la conveniencia de poder desarrollar sistemas de prevención, que bien podrían valerse también, como digo, de inteligencia artificial como herramienta que puede incrementar la eficacia de la señalización en las zonas en las que más fauna se haya detectado.

Pero, en definitiva, creemos que, en todo caso, lo importante es que se lleven a cabo los estudios necesarios a la mayor brevedad posible y que estos se realicen por los técnicos correspondientes, porque serán ellos quien determinen las soluciones más adecuadas a implantar y en el menor tiempo posible. Esperando que se pueda seguir trabajando en la mejora de la seguridad y también esperando que las soluciones sean extensivas a toda la Comunidad, votaremos a favor de su propuesta. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

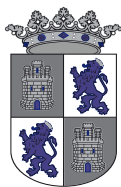
Muchas gracias. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Vox Castilla y León, y por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra la señora procuradora doña Rebeca Arroyo Otero.

LA SEÑORA ARROYO OTERO:

Muchas gracias, presidente. Pues bien, en esta Comisión se han debatido dos PNL muy similares: el dieciocho de junio se debatió la PNL 1431 y el uno de octubre se debatió la PNL 1432. Desde luego que no es la misma carretera de la que hablamos -la CL-101-, pero el argumento es lo mismo... es el mismo. Y es que, además, aun a riesgo de ser repetitiva, voy a repetir en síntesis lo que hemos dicho en aquellas Comisiones, porque esta cuestión es muy importante, porque estamos hablando de accidentes de tráfico y de vidas humanas.

Leo varios titulares de prensa en los que se ve de manera rápida el problema, que es el que ha planteado el compañero procurador: La fauna silvestre provoca el 80 % de los 1.941 accidentes de tráfico en Soria; Soria es la provincia con la mayor tasa de siniestralidad en el tráfico por fauna de las carreteras de Castilla y León; Las carreteras registraron 18.667 accidentes en el dos mil veintitrés, el 61 % provocados por animales; Castilla y León concentra uno de cada cuatro puntos negros por accidentes con animales; Los accidentes provocados por animales aumentan un 17 % en Soria, y la mayoría de corzos.

Más reciente, esta noticia del veintitrés de mayo de dos mil veinticinco: La fauna silvestre provoca un accidente de tráfico cada 45 minutos; Los animales salvajes provocaron 12.291 accidentes de tráfico en las carreteras de Castilla y León durante dos mil veinticuatro, o lo que es lo mismo, una cada 45 minutos, lo que supone que casi un 70 % de los accidentes se produce en las carreteras de la Comunidad sean... sean inducidos de una manera u otra por animales silvestres, 108 de estos accidentes



provocados por la fauna ocasionaron víctimas, aunque en este ejercicio analizado ninguna fue mortal. Estos accidentes con los animales salvajes se han triplicado en la última década. Los datos son escandalosos. Por tipos de animales, el corzo es el máximo terror de la carretera -como ya he dicho-.

En el caso de la carretera CL-101, que va desde el límite de Castilla-La Mancha hasta Ágreda, los tramos más conflictivos entre dos mil diecinueve y dos mil veintitrés se localizaron entre los puntos kilométricos p. k. 65,8-70,8 (40 accidentes), y 5,8-10,8 (37 accidentes) y 100,8-105,8 (34 accidentes).

Pues bien, señorías, a esas especies salvajes hay que protegerlas, pero dentro de unos límites. Lo que no puede ser es el fanatismo animalista que está impregnando la sociedad, donde la vida de un animal está por encima de las vidas humanas y de su seguridad. El no permitir la caza en número suficiente está dando lugar a la proliferación de estas especies en algunos lugares, poniendo en peligro la seguridad de los ciudadanos.

En Vox consideramos positivo y estamos de acuerdo con lo solicitado en esta proposición de ley. Y, como siempre hemos dicho, creemos que la mejora de la seguridad en esta carretera sirve para conectar zonas aisladas, mejora la vida rural, garantiza la seguridad, contribuye a la vertebración regional; y los elevados índices por accidentes por fauna silvestre representan un riesgo inadmisibles. La intervención técnica reduciría los accidentes, los daños materiales y heridos y protegerían vidas, además de ahorrar costes sanitarios y materiales. En definitiva, la iniciativa responde a una necesidad urgente y ampliamente documentada con los datos que nos ha... nos ha traído aquí el procurador de Soria ¡Ya!

Por todo ello, estamos de acuerdo con la iniciativa presentada, aunque vamos a hacer un pequeño matiz y planteamos una enmienda en el punto 2 de... de la proposición no de ley. Y esta enmienda diría así -el punto 2-:

Realizar un estudio para la instalación de señalización, en coordinación con la Dirección General de Tráfico y los servicios de fauna, para garantizar una señalización efectiva y monitorización permanente de patrones de vida silvestre, basada en inteligencia artificial, en los tramos de carretera CL-101 con mayor concentración de accidentes provocados por fauna silvestre.

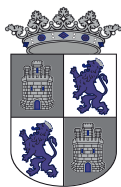
Muchas gracias por su atención.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

LA SEÑORA PELEGRINA CORTIJO:

Gracias, presidente. Debatimos nuevamente una iniciativa de Soria ¡Ya! relativa a... a la siniestralidad de... en las carreteras de titularidad autonómica producidas por la invasión de animales en la calzada. Ya en el pasado mes de octubre debatimos una proposición no de ley similar, y mantendremos, desde el Grupo Parlamentario Socialista, el sentido de nuestro voto.



Recordamos, por tanto, de nuevo los datos que... de la DGT relativos al año dos mil veinticuatro, donde el número de accidentes de tráfico en los que hubo implicación de animales silvestre... silvestres en las carreteras de Castilla y León, que han incrementado un 7,3 %, pasando de 11.454 del año dos mil veintitrés a 12.291 del año dos mil veinticuatro.

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

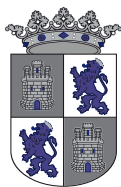
A nivel autonómico, por provincias, Burgos y León lideran el número de accidentes de tráfico de este tipo, con 2.333 accidentes, en el caso de Burgos, y 2.156, en el caso de León. Y, en concreto, en la provincia de Soria, pues recordar que ocupa el tercer lugar entre las provincias con más accidentes de tráfico provocados por animales silvestres, con 1.475 en el año dos mil veinticuatro, y mayoritariamente causados por... por corzos.

Debido a la importancia del problema, la Dirección General de Tráfico lleva desde el año dos mil veintidós realizando estudios de siniestralidad en la red de carreteras para identificar tramos en los que los accidentes con animales implicados sean 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, y las provincias de Burgos, León y Soria lideran el número de accidentes, seguidas de Zamora, Segovia... de Zamora y Segovia -perdón-. Existe, por tanto, la necesidad de poner en marcha medidas de seguridad que reduzcan el impacto que los siniestros que se producen en las carreteras de nuestra Comunidad.

Desde el año... 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 para informar a los conductores sobre el riesgo de presencia de fauna salvaje en la carretera, se han instalado 30 paneles con... en 11 tramos y un total de 80 kilómetros de la red autonómica de carreteras. El pasado mes de mayo recordamos también que el director general de Carreteras e Infraestructuras de la Junta anunció que la señalización inteligente se... se extendería durante el año dos mil veinticinco a las carreteras de: Ávila, a la AV-941; en Palencia, la PA-626; en Segovia, la carretera SG-205; en Valladolid, a la VA-140; y Zamora, en la carretera ZA-912; y que existe un tramo piloto en la carretera de Salamanca, SA-201. Hablamos, por tanto, de 30 paneles, 11 tramos y 80 kilómetros de los 11.500 de carreteras de titularidad autonómica en tres años; que, a tenor de los datos de siniestralidad, pues resultan claramente insuficientes.

Soria es una de las provincias que lideran los datos de siniestralidad por la presencia de animales en las carreteras. Hasta mayo de dos mil veinticuatro, según los datos facilitados por la Jefatura Provincial de Tráfico, se han producido 740 siniestros en vías interurbanas, de los cuales 578 -más del 78 %- han sido causados por incursión de animales en vías interurbanas.

Y si es cierto, como escuchamos habitualmente que... en esta Comisión, que la Junta de Castilla y León tiene como prioridad la seguridad vial, seguro que no tiene ningún inconveniente en ponerse a trabajar, a aumentar el número de



señales, tramos y kilómetros de nuestra red para que nuestras carreteras autonómicas sean más seguras y se reduzca la siniestralidad por fauna; y, en concreto, en... en esta carretera, en la CL-101. Así que nuestro voto será a favor de su proposición no de ley.

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 María Antonia López Sáenz de Santa María.

LA SEÑORA LÓPEZ SÁENZ DE SANTA MARÍA:

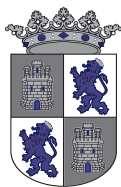
Gracias, presidente. Señorías, buenos días. Hoy debatimos una proposición no de ley del Grupo UPL-Soria ¡Ya! relativa a la accidentalidad provocada por la fauna silvestre en la carretera CL-101. Desde el Grupo Popular queremos comenzar dejando algo claro: no estamos ante un asunto menor. Hablamos de seguridad vial, hablamos de protección de la vida, de movilidad segura y también de conservación de nuestro patrimonio natural.

Castilla y León es una Comunidad extensa, diversa y con más de una cuarta parte de su territorio protegido. A esto se suma una densidad de población baja y muy dispersa. Todo ello hace que la relación entre carreteras y fauna sea una realidad cotidiana que requiere planificación, rigor técnico y políticas sostenidas en el tiempo.

La PNL recoge datos oficiales de la Dirección General de Tráfico que reflejan la magnitud del problema en Soria. Como acabamos de escuchar al señor Palomar Sicilia, más de 3.200 accidentes entre dos mil diecinueve y dos mil veintitrés en vías autonómicas, 428 siniestros solamente en la CL-101; y varios tramos especialmente conflictivos en otros puntos kilométricos. Son cifras que justifican plenamente el debate que tenemos hoy. Además, encajan en una tendencia creciente en toda España, como ya ocurre en Navarra o en Girona, donde también se están aplicando soluciones tecnológicas avanzadas. Por tanto, sí, hay un problema real y la Junta de Castilla y León es plenamente consciente de ello.

Es importante recordar que la Consejería de Movilidad y Transformación Digital no actúa solo cuando surge el problema, sino que trabaja con una estrategia integral basada en la intervención en... inversión en conservación, digitalización de la red viaria, análisis detallado de la siniestralidad, incorporación de tecnología y colaboración con el ámbito científico y universitario. Solo en digitalización se han invertido 4.000.000 de euros, permitiendo disponer de más datos y modelos predictivos para una gestión más eficiente.

Una de las actuaciones más destacadas y directamente relacionadas con esta PNL es el Programa de Señalización Inteligente, desarrollado en la Universidad de Salamanca. Es una señalización que, como todos sabemos, no se basa en sensores fijos, predice el riesgo de... según modelos espaciotemporales y ofrece alertas en tiempo real a los conductores. Este proyecto ha sido premiado por la Fundación AXA y Atresmedia en dos mil veinticuatro por su aportación a la seguridad vial. Actualmente, hay 30 paneles instalados en 11 tramos de la red autonómica y 12 más



en fase de instalación en 5 provincias adicionales. Y no es un sistema universal: requiere un estudio previo para garantizar que será eficaz.

Y si nos referimos al criterio técnico, no todas las medidas valen para todos los tramos. Es fundamental insistir en que no existe una solución única, cada tramo necesita un análisis propio. Por ejemplo, hablábamos de vallados... oíamos hablar hace un momento de vallados cinegéticos: son eficaces, pero deben garantizar accesos y permeabilidad ecológica. Pasos de fauna: útiles cuando la orografía lo permite. Sensores térmicos o visión artificial: son prometedores, pero están en fase de validación. Las feromonas disuasorias: ya probadas y con muy buenos resultados en algunas vías. La clave está en escoger la medida adecuada en el lugar adecuado y con un estudio detallado.

Y llegamos al núcleo de... de esta PNL. Queremos ser muy precisos. La Junta ya ha encargado un estudio específico sobre la CL-101 para determinar las actuaciones más eficaces en los tramos de mayor siniestralidad. Ese estudio definirá dónde sería eficaz instalar señalización inteligente, si procede incorporar sensores térmicos, si son necesarios vallados o pasos de fauna y cómo programar cada actuación. Es decir, que la mayor parte de lo que plantea esta PNL ya está en marcha, o sea, ya se está haciendo, y existe un compromiso claro. Cuando el estudio concluya, se implantarán las medidas recomendadas por los técnicos. No es casualidad que más de 170 expertos de Administraciones, universidades y centros de investigación participaran en Valladolid en jornadas sobre digitalización de carreteras y biodiversidad, donde el proyecto de Castilla y León fue uno de los más destacados. Nuestra Comunidad está demostrando que seguridad vial y protección de fauna pueden caminar juntas gracias a la innovación.

Esta PNL se suma a otras iniciativas aprobadas en esta misma Comisión, como son la PNL 1431, la PNL 1432 y la 1617, todas centradas en reducir los accidentes con fauna y en avanzar en la incorporación de la tecnología. Señorías, la seguridad vial es una prioridad para el Grupo Popular y para la Junta de Castilla y León. La innovación está transformando nuestra red viaria y Castilla y León avanza con un paso firme, con rigor, con colaboración científica, con medidas que ya están mostrando resultados. En la CL-101 existe diagnóstico, existe un estudio en marcha y existe un compromiso de ejecutar las actuaciones necesarias. Ese es el camino responsable: analizar, planificar y actuar con eficacia y respeto al territorio.

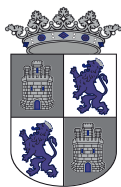
Por todo lo anteriormente expuesto, presentamos la siguiente enmienda:

Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a, uno, continuar impulsando el estudio para la instalación de señalización en los tramos de la carretera CL-101 con mayor concentración de accidentes provocados por fauna silvestre; dos, una vez finalizado el estudio, implemente las medidas que se definan en dicho estudio y programe su ejecución a la mayor brevedad.

Nada 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, don Juan Antonio Palomar Sicilia.



EL SEÑOR PALOMAR SICILIA:

Sí. Gracias, presidente. Bueno, voy a ir por orden de los intervinientes. Señor Pascual, muchas gracias por... bueno, por el apoyo. Efectivamente, pues bueno, creo que también compartimos al cien por cien los problemas que tenemos tanto en Ávila como... como en la provincia de Soria y otras provincias de... de nuestra Comunidad.

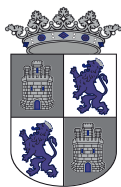
Señora Arroyo, sí, efectivamente, se han presentados dos PNL en esta... en esta Comisión similares, muy similares. La propuesta de resolución pues prácticamente es la misma que... que la que traemos hoy aquí, con distintas carreteras, pero la... la propuesta de resolución prácticamente la misma. Y han salido adelante esas propuestas, estas dos PNL, pero la verdad es que nada de nada se ha hecho. Nada de nada. No se ha hecho nada.

Me hablaba también de... bueno, de alguna noticia en medios de comunicación. Y es que... bueno, a mí me gustaría señalar también el problema que hay es que es tremendo el problema que hay en nuestra provincia, que ya no solo es la CL-101 o las otras dos que hemos traído... -la SO-100- que hemos traído también a esta Comisión, sino que es que son, por ejemplo, la CL-116, que son 693 accidentes; la SO-100 -que ya la trajimos aquí-, que son 497 accidentes; la CL-101 son 428 accidentes; la SO-920, 271 accidentes; la SO, 160 accidentes por fauna silvestre... ciento... -perdón- la SO-160, con 156 accidentes; la CL-117, 155 accidentes; la SO-820... la SO-820, con 134 accidentes; y la SO-110, con 118 accidentes por animales salvajes silvestres. Estos son los datos de... de las carreteras autonómicas. Y, bueno, ya no me quiero ir a las... a las carreteras nacionales, pero es un tremenda... un problema muy gordo y tremendo el que tenemos en la provincia de Soria.

Por eso, yo creo que... que se tiene que actuar -como se dice en nuestra propuesta de resolución- de forma prioritaria. No me vale... -y ahora voy con Partido Popular- no me vale pues, bueno, que... que se siga estudiando, se siga impulsando... Esto... esto ya nos lo conocemos, ya nos lo conocemos, y, bueno -como digo-, 2 PNL... 2 proposiciones no de ley hemos traído a esta Comisión y no se ha hecho nada sobre ellas.

En cuanto a la señora Pelegrina Cortijo, nada, pues darle las gracias, bueno, pues van... van a votar a favor de esta iniciativa. Y... y, bueno, sí, efectivamente, la Junta parece que hoy no tiene como prioridad la seguridad vial, pero... pero -vuelvo a lo mismo- no... en... en realidad no se plasma en donde se tiene que plasmar, que es en las carreteras. No se está llevando una inteligencia artificial, una señalización con inteligencia artificial, no se están haciendo pasos para esta fauna salvaje, esta fauna silvestre; no se está haciendo nada de nada. Y, mientras tanto -como digo-, en otras provincias está funcionando; y Castilla y León, que tenemos un grave problema, un grave problema, seguimos sin... sin trabajar y sin seguir llevando medidas preventivas.

Y ya, bueno, para terminar, la señora López Sáenz de Santa María. Bueno, decirle a la señora de... de Vox, la señorita... señora de Vox de... que... que no, bueno, no vamos a aceptar la... la enmienda, señora Arroyo, porque, bueno, yo creo que... que -como digo- la propuesta de resolución es la misma que hemos traído otras veces y ha salido adelante, con lo cual, bueno, yo creo... no vamos a modificar



nada, aunque nos parece interesante, pero, bueno, yo creo que la vamos a dejar como está porque tampoco nos diría mucho más.

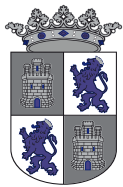
Y ya, terminando, con la señora López de Santa María... Sáenz de Santa María -perdón-, vuelvo a lo mismo: son conscientes del problema, efectivamente, pero mi provincia sigue quedándose atrás. Están llevando a cabo en provincias de Ávila, Palencia, Segovia, Valladolid y Zamora, están llevando algún proyecto, pero Soria parece que no es prioridad para ustedes; cuando les estoy diciendo que Soria es de las que más accidentes por animales tiene de esta Comunidad, que tenemos un tramo de... de una carretera autonómica que es la cuarta que más accidentes tiene del país, señorías, la cuarta, y no se están tomando medidas en mi provincia. Ojo, que me alegro por el resto de provincias -vuelvo a repetir-, me alegro por Ávila, Palencia, Segovia, Valladolid y Zamora, pero a Soria se le vuelve a dejar atrás. No hay ningún estudio en la provincia de Soria. Así que, bueno, 13 paneles informativos; en Soria, ¿cuántos hay? Ahí está la pregunta.

Y, efectivamente, bueno, el vallado tiene que ir acompañado de unos pasos; tiene... se pueden vallar carreteras, pero hay que hacer unos pasos para esa fauna silvestre, si no... si no, pues no serviría de nada. Creo que es complementario instalar estos paneles con unos pasos cinegéticos. Y... y nada más. Yo creo que... que es fundamental actuar de una manera y de otra pues... pues sobre todo para... para evitar y reducir esos accidentes de tráfico que tenemos.

Me está diciendo que ya están con el estudio de la CL-101, que ya están en marcha con ello. Vale, nos parece muy bien, no sé cuánto tiempo llevarán con ese estudio, pero de momento no se está haciendo nada, no se está llevando a cabo nada, no... no se está diagnosticando. No sé si... bueno, el estudio está hecho, el estudio está hecho, porque ahí están los datos de la Dirección General de Tráfico, la DGT. Los datos son claros donde hay... donde hay más accidentes: los 3 puntos críticos de esta CL-101 [*el orador muestra un documento*], que están marcados en el mapa; esto lo sabemos perfectamente. Pero hay que actuar, hay que actuar con urgencia, señorías, porque no puede ser que tengamos tanta siniestralidad en nuestras carreteras.

Me decía que nos presentan una enmienda. Tampoco la vamos a aceptar -vuelvo a repetir-, dejaremos la propuesta de resolución tal y... tal y como estaba, porque, bueno, creemos que, si las otras 2 proposiciones no de ley traídas aquí prácticamente con la misma propuesta de resolución salieron adelante, imagino que esta tenga que salir también adelante. Así que, nada más. Para terminar leeré la propuesta de resolución como quedaría:

Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a, punto uno, actuar de forma prioritaria en los tramos de la carretera de titularidad autonómica CL-101 con mayor concentración de accidentes provocados por fauna silvestre, conforme al análisis de siniestralidad de los años diecinueve al dos mil veintitrés en la provincia de Soria; punto dos, realizar un estudio para la instalación de señalización basada en inteligencia artificial en los tramos de la carretera CL-101 con mayor concentración de accidentes provocados por fauna silvestre; punto 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; y un punto -y último- cuarto, complementar estas tecnologías con



medidas físicas de prevención, como vallados cinagéticos y pasos de fauna en los tramos donde técnicamente sea viable y ecológicamente adecuado.

Así quedaría la propuesta de resolución. Nada más. Y muchas gracias.

Votación PNL/001543

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley.

¿Votos a favor? Dieciocho. No hay votos en contra. No hay abstenciones. El resultado de la votación son: dieciocho votos emitidos; dieciocho votos a favor. En consecuencia, queda aprobada la proposición no de ley debatida por unanimidad.

Por el señor letrado se da lectura al tercer punto del orden del día.

PNL/001565

EL LETRADO (SEÑOR HERRERO MARTÍNEZ-TUTOR):

Tercer punto del orden del día: **Proposición no de ley 1565, presentada por los Procuradores don Fernando Pablos Romo, doña María Rosa... no Rosa María -perdón- Rubio Martín, doña María del Carmen García Romero y doña Laura Pelegrina Cortijo, instando a la Junta de Castilla y León a habilitar soluciones para que ningún usuario habitual del transporte metropolitano de Salamanca se vea perjudicado a partir de uno de septiembre de dos mil veinticinco por no disponer aún de la tarjeta BUSCYL, a determinar formas de obtener la tarjeta BUSCYL diferentes a la solicitud telemática y a crear tarifas reducidas para los usuarios habituales que no estén empadronados en la Comunidad Autónoma, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 455, de cuatro de septiembre de dos mil veinticinco.**

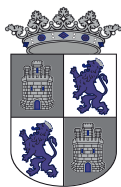
EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Gracias, señor letrado. Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra, en representación de los señores procuradores proponentes, el señor procurador don Fernando Pablos Romo, por un tiempo máximo de diez minutos.

EL SEÑOR PABLOS ROMO:

Muchas gracias, señor presidente. Buenos días, señorías. Esta es una iniciativa que registró el Grupo Parlamentario Socialista el pasado mes de agosto, que tiene una primera componente coyuntural y otras dos que son estructurales. Quiero dejar claro que fue registrada a iniciativa de la Agrupación Socialista de Santa Marta de Tormes, un municipio muy importante en la periferia de Salamanca, el segundo más grande en tamaño de la provincia por la que soy procurador.

¿Cuál era el objetivo coyuntural? Si se dan cuenta de la fecha, la fecha de registro es veintiuno de agosto de dos mil veinticinco; faltaban 10 días para que se iniciase lo que la Junta de Castilla y León había anunciado como la puesta en



marcha de la gratuidad en las líneas competencias suyas y la eliminación de los bonos que hasta ese momento existían para los usuarios habituales. Lo que ocurrió durante esas semanas es que las solicitudes presentadas por personas interesadas no tenían respuesta; pasaba el tiempo, nadie había recibido –o muy pocas personas– en esos momentos lo que era la tarjeta que les permitiría utilizar con las nuevas condiciones. El servicio metropolitano también sirve para algunas conexiones entre provincias, para el resto, como no hay comunicación, la eventualidad es mínima, y la Agrupación Socialista de Santa Marta de Tormes recibía todos los días decenas de comentarios de vecinos pidiéndoles que hiciesen algo. Y lo que hicimos, de forma coordinada, es traer esto al lugar donde corresponde, que es a las Cortes de Castilla y León.

Registramos, por tanto, una petición. Quiero hablar primero de la parte coyuntural, luego de la estructural. La coyuntural es que se dejase sin efecto la normativa que impediría a partir del uno de septiembre la utilización de los bonos de usuarios habituales y también que se habilitasen, en su caso, medidas transitorias para quienes no habían recibido todavía respuesta. Por cierto, quiero dejar claro que lo que ha mandado la Junta no es ninguna tarjeta digital, ha mandado una foto, que ya es difícil de entender que en el año dos mil veinticinco la Administración autonómica esté en ese nivel de comunicación digital con la ciudadanía.

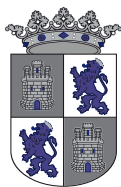
Pues bien, ese mismo día, el veintiuno, los socialistas salmantinos trasladamos una nota de prensa. Textualmente: El PSOE lleva a las Cortes los problemas de la tarjeta Buscyl.

Tuvo amplio recorrido en los medios de comunicación y tuvo efecto: nota de prensa, veintiuno de agosto, y, el día veintidós de agosto, la Junta de Castilla y León rectifica. Y lo que nosotros solicitábamos –y es de agradecer– se realizó. Ya sí volvían a ser utilizados o utilizar los bonos de transporte mientras los ciudadanos que habían solicitado esta tarjeta recibían respuesta por parte de la Junta –por cierto, que dejaron claro que eso sería hasta la implantación total de la gratuidad, que supuestamente ya está–. Por tanto, a partir de ese momento ha desaparecido la posibilidad de que existan bonos de... para usuarios habituales que no estén empadronados, que esa es otra de nuestras peticiones –ya les explicaré por qué lo hacemos–.

Claro –por seguir con el relato, que es la realidad que pasaron aquellos días–, lo hicieron con tanta premura ante lo que era la situación que habían generado de caos que se les olvidó lo más importante, que es habilitar los puntos de recarga de esos bonos. Y, por tanto, lo siguiente que los socialistas les pedimos es que habilitasen esos puntos de recarga para que se pudieran seguir utilizando por parte de las personas que viven en la periferia de diferentes ciudades –de Salamanca, pero también en Valladolid, en Burgos, en León– y utilicen este transporte para comunicarse bien con sus lugares de trabajo, con el lugar donde están los hospitales, para lo que es el día a día.

Pues bien, la parte coyuntural está solventada. Por tanto, quiero anunciarles que el punto primero del orden del día ya no tiene virtualidad y no lo vamos a someter a votación.

Los otros dos sí tienen virtualidad, porque uno de ellos estamos hablando de que la única comunicación con la Junta de Castilla y León para llevar a cabo los trámites de la obtención de esta tarjeta es por vía digital, y existen personas que no



tienen conocimientos suficientes. Y, por tanto, planteamos que se busquen para esas personas otras vías distintas de obtención de la tarjeta que no sea exclusivamente por medios digitales.

Y en el tercer punto –me refería antes a ello–, ahora ya no hay términos medios: o alguien tiene la tarjeta que la ha solicitado –con la condición de estar empadronado, por tanto, se desplaza sin ningún coste en este medio de transporte–, o bien paga lo que es la tarifa entera. En las ciudades con universidad –en León, en Burgos, en Valladolid y en Salamanca–, ante la carestía de la vivienda en las ciudades, hay estudiantes que vienen a nuestras universidades –de los que, por cierto, presume mucho la Junta de Castilla y León– que tienen su lugar de residencia en los municipios de la periferia. Pues bien, muchos de ellos probablemente estén menos de un curso –puedes hacer 6 meses– o prefieran seguir empadronados en el lugar en el que habitualmente residen, al que regresarán cuando terminen su carrera universitaria. Por tanto, salvo que esta medida lo único que se quiera obligar es a estar empadronado, quienes no lo estén, les estamos dejando fuera de la posibilidad de tener tarifa reducida. No estamos hablando de la gratuidad, sino tarifas reducidas para los usuarios habituales, como existían previamente. Y esa es la siguiente petición –también razonable–: que quienes sean usuarios habituales, aunque no estén empadronados, puedan tener tarifas reducidas, porque eso facilitará, además, la utilización del transporte colectivo, que mejora la comunicación entre la periferia y las ciudades, que es a lo que estamos hablando regularmente.

Pues bien, señorías, lo que les pedimos al conjunto de los grupos es que hoy aprobemos lo siguiente, que instemos a la Junta de Castilla y León a: primero, determinar formas de obtener la tarjeta Buscyl diferentes a la solicitud telemática, destinadas a personas con escasos conocimientos informáticos; y segundo, crear tarifas reducidas para los usuarios y usuarias habituales del autobús metropolitano de Salamanca –lo podemos extender al resto de la Comunidad Autónoma, si ustedes lo desean– que no estén empadronados en la Comunidad Autónoma por tener su vivienda familiar fuera de la misma.

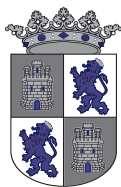
Confianto en el apoyo del conjunto de los grupos, hasta aquí nuestra primera intervención.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. 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. Vamos a debatir una proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista registrada –como ha comentado el proponente– a finales de agosto y que pedía cosas para el uno de septiembre. Ya ha comentado perfectamente la repercusión que tuvo su petición; con lo cual, vamos a hablar de... de los inicios del desarrollo del Buscyl, el cual puede parecer bienintencionado, pero la cantidad de incidencias y de paradojas que han venido generándose han hecho dudar mucho de su adecuada gestión. Esto, por cierto, nos hace recordar muchas



veces a otros tantos anuncios y campañas y promesas que en estos últimos meses vienen lanzándose desde la Junta de Castilla y León y por esta Consejería, alguno de los cuales acaban siendo únicamente publicidad.

En concreto, la iniciativa, tal y como ha comentado el proponente, plantea los problemas surgidos en relación para los usuarios del autobús metropolitano de Salamanca, en concreto para los vecinos de diferentes municipios cercanos a la capital salmantina. Y entendemos que se debe evitar que usuarios habituales, especialmente personas mayores o, por ejemplo, estudiantes que todavía no estén empadronados –como también ha comentado el proponente–, acaben sin poder acceder a las tarifas reducidas del autobús metropolitano de Salamanca.

Si bien según ha venido manifestando la Consejería se ha avanzado en la solución de este problema surgido en Salamanca, reduciéndose las incidencias mediante un refuerzo metropolitano salmantino –como ha comentado ya–, pues sigue habiendo todavía denuncias en las últimas semanas de usuarios o colectivos, que son municipios del alfoz de Salamanca, especialmente las rutas más saturadas.

Pero si extendemos la valoración más allá, vemos que está claro que, por mucho que la Junta intente vender el éxito y las bondades de Buscyl como si hubiera sido una implantación perfecta, son de sobra conocidos los problemas surgidos, en primer lugar, con gran parte de las solicitudes de las tarjetas: incluso a día de hoy, muchos ciudadanos que han solicitado la tarjeta física, especialmente personas mayores, siguen sin recibir su tarjeta y sin poder hacer uso del servicio; pero también siguen produciéndose problemas de colapso de líneas o usos indebidos y abusos que no se consiguen erradicar por parte de la Consejería.

Yo, sin más, y estando de acuerdo con los dos puntos, vamos a votar a favor de su propuesta. Muchas gracias.

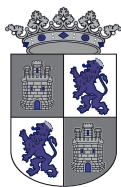
EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

LA SEÑORA GALLEGO GONZÁLEZ:

Gracias de nuevo, presidente. Pues, en esta proposición no de ley relativa a la implantación del Buscyl, nosotros, desde la Unión del Pueblo Leonés, ya nos preocupaba la situación en que se encontraba su implantación, pese al triunfalismo que anunciaba o que venía a remarcar la Junta de Castilla y León y el presidente Mañueco en la cabeza. Porque, evidentemente, eran muchos los problemas que se denunciaron tanto en Salamanca como Zamora, León, por la falta de líneas, falta de... de método para poder hacer uso de esa gratuidad que se vino a vender a bombo y platillo por parte de esta Junta.

Se lo dijimos también al consejero cuando presentaba ese proyecto de presupuestos, que, bueno, pues era simplemente un borrador sin más interés, en el que, evidentemente, bueno, pues no se puede vender lo que no hay de una forma... que no había habido ni un estudio ni una... ni un, bueno, pues un trabajo previo que diera lugar a una satisfacción en cuanto a ese servicio que se trataba de vender, que era la gratuidad.



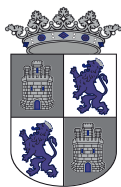
Porque así lo denunciaban las quejas, lo denunciaba la población, pero también lo denunciaban los trabajadores del servicio público. Es decir, venían a... a decir -y, sobre todo, en el caso de Salamanca- la ansiedad que les generaba el no tener esos dispositivos, esos... esos métodos, que, bueno, el usuario cuando llega al autobús pues quiere acceder y se veía imposibilitado con un grave problema para el que se enfrentaba el mismo, que no era sino el conductor o el trabajador de la línea.

Y también, bueno, pues los usuarios -jóvenes, personas mayores y, sobre todo, los de más edad- venían a denunciar esa falta de método para poder acceder a un servicio público, que era el transporte, el que venía a ofrecerse por parte de la Junta. Todo esto, además, bueno, pues nosotros denunciábamos que la línea de León a... a Salamanca, que es verdad que se utiliza sobre todo por los estudiantes, carecía de esa gratuidad. No entendíamos cómo esa igualdad que se dice que... que debe de tenerse en toda la Comunidad para esa cohesión, la propia Junta era consciente de que a un... mayor medida podía afectar que era sobre todo a los... a los estudiantes, pues tenían que pagar íntegramente ese... ese billete.

Bueno, pues todo esto pues pese a ese anuncio triunfalista, que se repite de forma constante, pensando que eso va a generar una realidad distinta, que la realidad es la que denuncian tanto los trabajadores como también los usuarios. Y hace 15 días vimos a... al presidente de... de la Junta, el señor Mañueco, ir a... a Benavente a vender también estas bondades de... de este sistema. Con lo cual, fue corregido automáticamente por madres de usuarios estudiantes, poniendo de manifiesto nuevamente las carencias que tiene. Es decir, los estudiantes, que son los que ustedes vienen aquí a recoger como principales usuarios en cuanto a no poder utilizar esa tarjeta por no estar empadronados, también los propios empadronados muestran las carencias y los problemas, quizá por la precipitación, o por esa... ese... ese ansia de utilizar todas las medidas con carácter preelectoral.

Es verdad que... que los mayores, la gente mayor, tienen pues una especial dificultad, probablemente, en el uso de ese acceso a las tecnologías, pero, si a esto le unimos lo que nosotros ya hemos denunciado de forma reiterada desde la Unión del Pueblo Leonés, que más de 100.000 hogares de la región leonesa carecen también de un internet de calidad, pues agrava aún más todavía que no todo el mundo está en condiciones de utilizar estos medios para poder acceder a la Administración. Es decir, la Administración electrónica está muy bien, pero también es verdad que la Junta, o bien, en su caso, las Administraciones superiores o la utilización de los Fondos Next Generation -lo que sea-, tiene que ponerse en unas condiciones adecuadas para que luego se pueda pedir o se pueda reivindicar el uso como obligatorio de estas nuevas tecnologías. Es decir, evidentemente, tiene que haber otros mecanismos para que se pueda acceder a esa tarjeta Buscyl, que no solamente sea a través de la forma telemática.

Y con respecto a las tarifas reducidas, pues nos parece lo más normal. Es decir, si cualquier usuario va a cualquier capital, o va a cualquier localidad, puede utilizar esos bonos que te permiten en ese uso una tarifa reducida. Ahora, la utilización del Buscyl no te lo permitiría, pues entonces tiene que haber un mecanismo alternativo en el que la compra de distintas... billetes o distintos usos pues tenga también un precio distinto en el que se favorezca ese servicio público, ese servicio de transporte



público, que, al final, tiene unas ventajas que yo creo que nadie discutimos para movilidad o para la defensa del medio ambiente, o, simplemente, para agilizar lo que es la llegada a un punto.

Por lo tanto, bueno, son 2 puntos razonables en donde nosotros, como Unión del Pueblo Leonés, ya hemos reivindicado; hemos solicitado la necesidad de unas mejoras, la necesidad de una adecuación a una realidad. Es decir, hay, como el caso de Salamanca o puede ser León, pues mucha vida estudiantil, mucha... mucha actividad que se desarrolla y que se favorecería con este uso de un transporte público en el que no puede limitarse a una tarjeta Buscyl para una serie de personas en las que antes podían utilizar un bono que suponía un ahorro y ahora pues esta... esta utilización no permite esa tarifa reducida.

Así que nosotros vamos a... a darle el apoyo en estos 2 puntos, al haber retirado el tercero, sin perjuicio de que también es verdad que a veces la Junta, el Partido Popular y, en su caso, el presidente debería de ser un poco más cauto a la hora de vender una medida si no la tiene plenamente implantada para evitar esos perjuicios, no solamente al propio usuario, sino también a los trabajadores, como ha sido denunciado de forma reiterada. 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 María Luisa Calvo Enríquez.

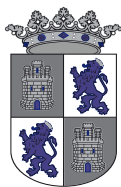
LA SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ:

Gracias, presidente. Señorías, Salamanca, al igual que el resto de las provincias de Castilla y León, necesita un transporte público metropolitano eficaz -no hay duda-, especialmente en zonas del alfoz, donde viven miles de personas, pero que trabajan, estudian o acuden a servicios en Salamanca capital. Personas mayores, jóvenes o... o sin coche necesitan de un sistema de transporte frecuente, asequible y fiable. Además, con amplitud de horarios y una buena conexión entre pueblos y... y barrios periféricos.

Desde Vox consideramos que una movilidad digna es una cuestión de justicia territorial y social. El transporte no puede ser un obstáculo para vivir fuera de nuestras capitales.

Respecto al primer punto que han retirado, pues... pues nada, que.. que hace... como ya se aprobó a finales de agosto, entiendo que... -lo que usted ha dicho- que se registró el... el veintiuno de agosto, y ya sabemos que... lo que pasa en esta Cámara, que no se sigue el orden cronológico de las PNL ni las necesidades, ni nada de nada, y lo estamos viendo en... en las continuas Comisiones que... que tenemos.

En cuanto al segundo punto, creemos que... que la tarjeta Buscyl, que ya empezó a funcionar el uno de septiembre, pero que en la fase de... de transición los bonos metropolitanos o el monedero podrían convivir con esta tarjeta Buscyl mientras se hacía la migración de un sistema a otro para las personas empadronadas; o sea que creemos que... que eso iba funcionando. Además, esta... esta nueva tarjeta puede solicitarse ahora ya presencialmente en el registro de las Delegaciones



Territoriales de... de la Junta mediante un formulario impreso que está en registros también de ayuntamientos. Y, hombre, no creemos que haya ningún secretario municipal o un alcalde de un pueblo de la provincia de Salamanca que no haya impreso este modelo de... de solicitudes que requieran los habitantes del municipio.

En cuanto al tercer punto de su iniciativa, ustedes afirman que las tarifas reducidas en el autobús metropolitano perjudican a los estudiantes de la Universidad de Salamanca que no están empadronados en Castilla y León. Imagino que también se referirá a los de la Pontificia, a los de FP y a todos los estudiantes, no solo a los de la Universidad de Salamanca.

Y, miren, si esto es lo que pasa, si tan bueno para ustedes es ese sistema autonómico, pues... pues es de justicia que los estudiantes pidan ayuda a los trasportes a los Gobiernos de sus Comunidades Autónomas donde están empadronados y donde pagan impuestos, ellos y sus familias.

Desde Vox defendemos que el transporte gratuito debe ser para los residentes, ya que son quienes contribuyen fiscalmente a... a la financiación autonómica. No podemos exigir más esfuerzo a nuestros vecinos para regalar servicios a quien no están empadronados aquí. No es justo que se otorgue gratuidad a personas que no están empadronadas, mientras muchos castellanos y leoneses aún sufrimos carencias en sanidad, educación o seguridad vial. Estamos a favor de mejorar el transporte metropolitano, pero también a proteger el esfuerzo de quienes sostienen nuestra Comunidad. Rechazamos que se conceda gratuidad sin criterio territorial, y exigimos que se priorice siempre a nuestros mayores, familias y jóvenes empadronados en la provincia de Salamanca (y en todas las de Castilla y León, por supuesto). Y repetimos que la gratuidad debe ir siempre unido a la residencia. Debemos garantizar unos servicios justos a nuestros ciudadanos porque, de otra manera, sería injusto y perjudicaría a los vecinos que sí contribuyen con sus impuestos y viven en nuestro territorio. Nada más. Y muchas gracias.

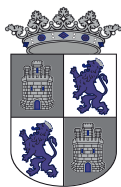
EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

EL SEÑOR TRILLO-FIGUEROA MARTÍNEZ-CONDE:

Gracias, presidente. Buenos días, señorías. Hoy hablamos en esta Comisión de dos temas fundamentalmente: de la movilidad metropolitana en la provincia de Salamanca y de la tarjeta Buscyl. Es decir, de cómo las personas se desplazan a trabajar, a estudiar, a recibir atención sanitaria o a hacer su vida cotidiana. No es esto un asunto menor, y precisamente por eso la Junta de Castilla y León ha impulsado una auténtica revolución en el transporte público autonómico con movilidad universal, gratuita, sin franjas de edad, sin límites de tiempo y para todo el territorio; y con más de 2.600 rutas -2.610, en concreto-, de las que solo han surgido problemas en 10, que además ya se están resolviendo, y 346 en la provincia de Salamanca.

El Grupo Socialista pretende presentar esta PNL como si viniera a salvar a los usuarios del transporte metropolitano de Salamanca, cuando la realidad es que llega tarde y mal a una política que ya está funcionando y que está siendo un éxito rotundo entre los ciudadanos.



La PNL planteaba 3 aspectos, uno de ellos ya lo ha retirado, porque -como ha dicho- era coyuntural y el problema se ha resuelto. No obstante, igual a lo largo de la exposición me hago una cierta referencia a cómo se ha solventado.

En segundo lugar, que se articulen formas de obtención de la tarjeta distintas a la vía telemática para personas con dificultades informáticas. Quiero señalar, previamente, que de las 10... 9 de cada 10 personas que la han solicitado ya la tienen concedida; y que, además, por parte del personal de los ayuntamientos de todos los municipios se está gestionando la tramitación de la tarjeta Buscyl a todas las personas que tengan escasos conocimientos informáticos.

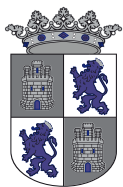
La tercera es que se creen tarifas específicas para usuarios habituales del autobús metropolitano de Salamanca que no estén empadronados en la Comunidad, especialmente a estudiantes. El planteamiento puede sonar razonable si se aísla del contexto, pero, cuando se contrasta con lo que ya está haciendo la Junta de Castilla y León, comprueba que esta PNL es innecesaria, redundante y, en algunos puntos, directamente errónea. Y por eso queremos dejar claro que los... el motivo de nuestro rechazo a esta PNL.

En primer lugar... -por varias razones- en primer lugar, porque Castilla y León es la primera Administración que ha implantado una movilidad universal y gratuita en todo su ámbito competencial sin restricciones de edad con carácter permanente, y alcanzando también al transporte metropolitano de Salamanca, por supuesto. No se parte de un sistema vacío que haya que parchear, sino de un modelo ambicioso que ya está en marcha y... y que a fecha de hoy ya tiene 537.000 usuarios.

En segundo lugar, el modelo Buscyl se ha diseñado como un sistema flexible y dinámico que se adapta, sobre todo, sobre la marcha, a una medida de enorme envergadura, como es la gratuidad total del transporte. No se han detectado deficiencias apreciables en la prestación del servicio, más allá de las incidencias puntuales que anteriormente me refería, que se han ido corrigiendo con... con rapidez -como les decía- de las 2.610 rutas, pues, en concreto, solamente 10 han tenido algún tipo de queja.

En tercer lugar, los datos desmontan cualquier discurso que... que puedas pensarse como un caos. De las más de 537.000 personas que han validado la tarjeta, ya han realizado ya unos 2 o 3... -perdón- 2,3 millones de viajes gratuitos, siendo Salamanca la provincia con mayor uso con cerca de 850.000 viajes. Pero es que, además, es un sistema que sigue en crecimiento, con más de 2.000 solicitudes diarias en la Comunidad de Castilla y León. Con este contexto o en este contexto, no tiene sentido aprobar una PNL que insinúa problemas generalizados donde de hecho se está dando una gestión razonablemente positiva y bien valorada por los usuarios.

Desde el PSOE denuncian que solo se puede solicitar la tarjeta Buscyl por vía telemática, y eso... y si eso discrimina a las personas con menos habilidades digitales, especialmente a las mayores. Ya les estaba comentando que el personal de los ayuntamientos se está encargando de la misma. Sin embargo, creemos que esto no es cierto, porque, con carácter general, cualquier ciudadano empadronado en Castilla y León puede pedir la Buscyl, la tarjeta Buscyl, a través de la web, recibiendo en un plazo medio de 5 días el código QR digital listo para usarse. Y, además, si no dispone de correo electrónico, ese código se envía a un formato físico por correo



postal. Cuando la presentación telemática no es posible, la solicitud puede hacerse también de forma presencial a través de los registros administrativos, cumpliendo los requisitos básicos y con datos de contacto para cualquier subsanación.

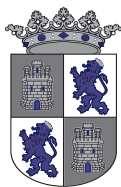
Por otra parte, se ha reforzado un 10 % el personal del centro de control de transporte de León, y se han puesto en marcha talleres formativos gratuitos y abiertos para ayudar a los ciudadanos a tramitar tarjetas en internet, precisamente pensando en estos colectivos que tienen más dificultades y que usted señalaba. Por lo tanto, la demanda ha... hay vías alternativas que... que se están cubriendo en la actualidad por la Junta.

Otro de los ejes de la PNL es la preocupación por quienes no disponen aún de una tarjeta que no están... que no están o porque no están empadronados en la Comunidad, como estudiantes que viven fuera... que viven en el alfoz, pero que tienen su familia o fuera de Castilla y León, etcétera. También aquí la realidad desmiente a la alarma que quiere plantear el Partido Socialista. La Junta de Castilla y León ha prorrogado indefinidamente la validez de los bonos metropolitanos tradicionales hasta que se complete la implantación del nuevo sistema inteligente de transporte, para que puedan seguir utilizando tanto quienes están empadronados como quien no lo está. Los usuarios de transporte metropolitano de Salamanca, aunque no figuren en el padrón autonómico, pueden seguir beneficiándose de tarifas bonificadas por la Junta y, además, usar el Buscyl como monedero electrónico para guardar sus desplazamientos. Es decir, no se deja a nadie fuera, ni a los usuarios habituales sin tarjeta ni a quienes no están empadronados, que disponen de opciones reales para seguir viajando en... con condiciones ventajosas.

La Junta no solo ha creado el marco de gratuidad, sino que está actuando de forma proactiva ante el aumento de la demanda de transporte que genera una medida tan potente. No hay un colapso del sistema, no se están recibiendo quejas generalizadas ni de usuarios ni de ayuntamientos, más allá de las incidencias puntuales que anteriormente señalaba y que se han resuelto con rapidez y en coordinación con concesionarias y con ayuntamientos.

Se han reforzado servicios en cuanto se han detectado puntas de demanda, dotando a los autobuses de más lectores QR para agilizar la subida de viajeros y reforzando expediciones en las rutas metropolitanas y provinciales de Salamanca. Y en los meses de septiembre y octubre se han transportado a 5.830 personas adicionales y se ha reforzado 459 expedientes de líneas como las M1, M2 y M4 o M10 en el área de Salamanca, además de relaciones de media distancia con... entre Salamanca-Zamora o Salamanca-Valladolid. Salamanca ha sido, además, una de las primeras provincias en incorporar un sistema de reservas en varias líneas interprovinciales, lo que demuestra la voluntad de anticiparse a las necesidades de los usuarios.

El modelo Buscyl es mucho más que una tarjeta. Es una herramienta de cohesión territorial y de lucha contra la despoblación. Facilita vivir en pueblos, estudiar en la ciudad, acudir a servicios sanitarios o hacer gestiones sin que el precio del desplazamiento sea una barrera. Castilla y León está a la vanguardia en España al ofrecer transporte público autonómico gratuito, universal y estable, complementado con inversiones... complementado con inversiones en estaciones de autobuses, mejora de infraestructuras y modernización tecnológica del sistema de transporte.



Mientras otros se están dedicando a generar ruido, la Junta sigue ampliando rutas, reforzando servicios y garantizando que la Buscyl llegue a toda la población en condiciones de igualdad.

Por todo lo expuesto, nuestro grupo parlamentario votará en contra de su PNL, porque no responde a una realidad objetiva de problemas generalizados; porque pide cosas que la Junta de Castilla y León ya está haciendo; y porque intenta apropiarse políticamente de una política de movilidad que hoy es un ejemplo en España gracias al esfuerzo y a la planificación del Gobierno de la Junta de Castilla y León.

Ya... La Junta de Castilla y León está garantizando una mejor movilidad más amplia y, sobre todo, gratuita para todos los ciudadanos de Salamanca y de toda Castilla y León. 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, don Fernando Pablos Romo.

EL SEÑOR PABLOS ROMO:

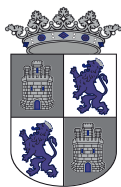
Gracias, señor presidente. Muchas gracias, señorías, a todos por el tono, por los planteamientos. Quiero agradecer a don Pedro Pascual y a la señora Alicia Gallego el voto favorable. Un par de comentarios hacia ellos: estaba tan claro que era publicidad, que estaban pensando en esto, que se les olvidó pedir la subvención del Gobierno de España para el fomento del transporte gratuito y fuimos la única Comunidad Autónoma de España que nos quedamos sin esos recursos, que nos hubiesen venido muy bien para destinarlos a este fin o a otros, a lo que correspondiesen con los recursos propios.

Y está claro también que no hubo trabajo previo. Quien dude de lo que ocurrió aquellas semanas es que no conoce lo que pasó en Castilla y León. El caos fue diario, absolutamente diario. Y las prisas fueron pensando que probablemente esto era una cuestión electoral. Allá ellos. Eso es dudar de la capacidad de discernimiento de los ciudadanos, si esto creen que les importa más que otras muchas cosas muy graves que han pasado por negligencia de la Junta de Castilla y León en los últimos tiempos.

Quiero... -se lo voy a decir a la señora Alicia Gallego, se lo digo a los demás, porque lo han planteado- esto lo ha salvado para muchas personas mayores los funcionarios municipales. Y, por tanto, yo quiero agradecer hoy aquí el trabajo que han realizado al respecto.

Respecto a la señora Calvo Enríquez, tiene razón: no solo son los estudiantes de la Universidad pública de Salamanca, también de la Pontificia, todos los que lo utilizan. Esa es una referencia en la introducción, por tanto, no está en la propuesta resolutive, pero, como lo ha comentado, y me parece que es justo cuando las cosas se comentan con sentido, pues decir que afecta en esos y en... de otras provincias a quienes estudien en otros lugares similares.

Y creo que no han entendido bien la tercera propuesta: nosotros no pedimos que sea gratuita para quienes no estén empadronados; pedimos que, igual que cuando usted o yo vamos a otras ciudades, si hay bonos de transportes y utilizamos



el transporte público, se pueda mantener en Castilla y León. Porque aquí... -luego le diré al señor Trillo algo, que nos ha dejado un poco obnubilados con su intervención- cuando esté esto implantado -que pensábamos que ya estaba totalmente- no hay término medio: o gratis o tarifa íntegra; y eso no facilita el transporte público. Eso es lo que estamos planteando para los usuarios habituales que, coyunturalmente, están en nuestras provincias para poder utilizar el transporte público. Les conmino a no votar en contra y que esta iniciativa pueda salir adelante.

Al señor Trillo, cinco cosas muy concretas al hilo de lo que nos ha dicho. Primera cuestión -lo repite muchas veces-: no es verdad que Castilla y León fuese pionera en la implantación del transporte gratuito en el ámbito colectivo; hay otra Comunidad Autónoma -de quien yo no voy a hacer publicidad- que lo implantó en el mes de mayo. Por tanto, no es verdad que fuésemos los primeros.

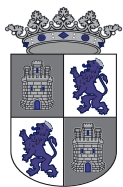
Segunda cuestión: dice que hay 2.610 rutas y que problemas ha habido en 10. Claro, en las que sirven para algo, porque, cuando no hay frecuencia o prácticamente no hay posibilidades de utilizarlo, no va a haber problemas. Si antes ya no lo había... otra cosa es que digamos el número total de rutas y otro es las que sirven para el día a día de la ciudadanía. Mire, que nos diga "esta PNL llega tarde", llegará tarde a su debate, pero a su presentación llegó en el momento oportuno: veintiuno de agosto, denuncia pública del caos que estaban generando; veintidós de agosto: corrección de la Junta. Los socialistas como útiles incluso no gobernando, lo seremos mucho más cuando esperemos gobernar a partir del año próximo.

Cuarta cuestión, supongo que se la han trasladado así, porque además usted es una persona que le tengo muchísima valoración positiva a su capacidad de debate, pero que nos diga: no hay problemas con la petición digital, porque se puede pedir a través de la web -que textualmente nos lo ha dicho-. Oiga, pues si ese el problema; el problema es que no maneja lo que es una web, que hay muchas personas. Y es verdad que los funcionarios municipales han salvado, en muchos casos, en los ayuntamientos lo que la Junta ha hecho.

Cuando estamos planteando esto, ¿qué decimos? Hay personas mayores acostumbradas a habitualmente tener acceso a los bonos en, por ejemplo, en las oficinas de las empresas de transporte, que ocurría previamente. Eso ya no va a ocurrir. Todo ese tipo de cuestiones han desaparecido, y eso les ha cambiado a ellos su hábito en el cual planteaban cómo se movían y cómo obtenían, en este caso, pues una tarifa más reducida por utilizarla habitualmente. Y eso es lo que planteamos con el segundo punto.

También se lo digo a las procuradoras de Vox: planteamos que se busquen alternativas a que no sea solo una cuestión de registro en una Dirección Provincial, que en Salamanca está, por cierto, muy lejos de lo que sería el lugar habitual donde los vecinos, o las personas que no tienen esos medios digitales, viven.

Y ya, el final -se lo decía antes a la señora Calvo Enríquez-, dice que el tercero no tiene virtualidad porque se seguirán utilizando los bonos existentes hasta la implantación del servicio. ¿Pero no habíamos quedado que ya está implantado? Porque yo escuché al señor consejero hace poco que había una planificación y que había quedado culminada. Si ha quedado culminada, esta resolución establece que al día de hoy no valen esos bonos, y si siguen valiendo es porque han mentado a la ciudadanía diciendo que estaba ya todo implantado.



Por lo tanto, perfecta virtualidad en estos momentos de las 2 propuestas, que quiero recordar, porque además hicieron un trabajo encomiable de los socialistas de Santa Marta de Tormes que nos plantearon en su momento y que traemos hoy aquí, y que confiamos, porque son todavía importantes para llevar a cabo en un caso, que es la solicitud de la tarjeta; que vuelvo a recordar: no es una tarjeta digital. Cuando alguien la recibe –y yo la tengo– no la puedes guardar en tu cartera del móvil, porque no es una tarjeta digital, es una foto. Y es difícil de entender que una Administración como la Junta de Castilla y León envíe fotos en un tema tan relevante como este. Y la siguiente es que, al igual que cuando nosotros vamos a otras Comunidades Autónomas –y eso lo decía la señora Gallego antes–, tenemos acceso, si queremos utilizar de forma habitual durante unos días el transporte público a tarifas reducidas, en Castilla y León también se hagan; ahora, si ya se ha acabado de implantar, o cuando se acaben de implantar, y, por tanto, en ese momento desaparezcan los bonos que ahora están.

Leo cómo quedan la propuesta de resolución en la medida que hemos eliminado una de las propuestas, porque era coyuntural, y además fuimos muy eficaces y ayudamos a solucionar un problema que era muy grave en aquel momento. Queremos que se vote lo siguiente:

Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a, primero, determinar formas de obtener la tarjeta Buscyl diferentes a la solicitud telemática destinadas a personas con escasos conocimientos informáticos; segundo, crear tarifas reducidas para los usuarios y usuarias habituales del autobús metropolitano de Salamanca que no estén empadronados en la Comunidad Autónoma por tener su vivienda familiar fuera de la misma.

Esperamos que esto salga adelante.

Votación PNL/001565

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley.

¿Votos a favor? Ocho. ¿Votos en contra? No hay abstenciones. El resultado de la votación es el siguiente: votos emitidos, dieciocho; votos a favor, ocho; votos en contra, diez; ninguna abstención. En consecuencia, queda rechazada la proposición no de ley debatida.

Se levanta la sesión siendo las doce y veintinueve. Muchas gracias a todos.

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