



COMISIÓN DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE

PRESIDENCIA

DOÑA MARÍA DE LAS MERCEDES ALZOLA ALLENDE

Sesión celebrada el día 3 de noviembre de 2014, en Valladolid

ORDEN DEL DÍA

1. Proposición No de Ley, PNL/001076, presentada por las Procuradoras D.^a Ana María Agudéz Calvo y D.^a Ana María Muñoz de la Peña González, instando a la Junta de Castilla y León a revisar el convenio específico firmado en el año 2006 con la Comunidad Autónoma de Madrid en relación con los abonos de transporte, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 367, de 14 de febrero de 2014.
2. Proposición No de Ley, PNL/001135, presentada por los Procuradores D.^a Ana María Muñoz de la Peña González, D. Fernando Pablos Romo, D. Juan Luis Cepa Álvarez y D.^a María del Rosario Gómez del Pulgar Múñez, instando a la Junta de Castilla y León a firmar, en auxilio subsidiario de los ayuntamientos, los convenios de colaboración necesarios para realizar las actuaciones y obras precisas en las carreteras de titularidad municipal de la provincia de Salamanca que así lo requieren, de manera que se garantice el tráfico de vehículos y la seguridad vial de las vías, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 381, de 14 de marzo de 2014.
3. Proposición No de Ley, PNL/001295, presentada por las Procuradoras D.^a Ana María Agudéz Calvo y D.^a Ana María Muñoz de la Peña González, instando a la Junta de Castilla y León a firmar un nuevo convenio específico con la Comunidad Autónoma de Madrid que, a diferencia del firmado inicialmente en 2006, integre a los municipios de la provincia de Segovia en la zona tarifaria E, permitiendo a los segovianos el uso de todos los servicios que presta el Consorcio Regional de Transportes de Madrid, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 448, de 12 de septiembre de 2014.
4. Proposición No de Ley, PNL/001296, presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, a instancia del Sr. González Suárez (IU), instando a la Junta de Castilla y León a iniciar los trámites necesarios para mejorar el convenio de colaboración en materia



de transporte con la Comunidad Autónoma de Madrid, para que se implante el sistema tarifario de zonas E1 y E2 del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, en las provincias de Ávila y Segovia, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 448, de 12 de septiembre de 2014.

5. Proposición No de Ley, PNL/001307, presentada por los Procuradores D.ª Ana Sánchez Hernández y D. José Ignacio Martín Benito, relativa a las obras de pavimentación y señalización de carreteras en la provincia de Zamora, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 448, de 12 de septiembre de 2014.

SUMARIO

	<u>Páginas</u>
Se inicia la sesión a las once horas diez minutos.	17402
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, abre la sesión.	17402
Intervención del Procurador Sr. Cepa Álvarez (Grupo Socialista) para comunicar sustituciones.	17402
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, comunica que, por acuerdo de los Portavoces, se altera el Orden del Día.	17402
Primer punto del Orden del Día (antes quinto). PNL/001307.	
La Secretaria, Sra. Pérez Pérez, da lectura al primer punto del Orden del Día.	17402
Intervención del Procurador Sr. Martín Benito (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	17402
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Reguera Acevedo (Grupo Popular).	17405
Intervención del Procurador Sr. Martín Benito (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	17408
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a votación la proposición no de ley debatida. Es rechazada.	17410
Segundo punto del Orden del Día. PNL/001135.	
La Secretaria, Sra. Pérez Pérez, da lectura al segundo punto del Orden del Día.	17410
Intervención de la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	17411
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Ramos Manzano (Grupo Popular).	17413



	<u>Páginas</u>
Intervención de la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	17415
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a votación la proposición no de ley debatida. Es rechazada.	17417
Tercer, cuarto y quinto puntos del Orden del Día (antes primero, tercero y cuarto). PNL/001076, PNL/001295 y PNL/001296 (retirada).	
La Secretaria, Sra. Pérez Pérez, da lectura a la PNL/001076 y a la PNL/001295.	17417
Intervención de la Procuradora Sra. Agudéz Calvo (Grupo Socialista) para presentar las proposiciones no de ley.	17418
Intervención del Procurador Sr. González Suárez (Grupo Mixto) para comunicar sustituciones y consumir su turno de fijación de posiciones.	17422
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Sobrados Pascual (Grupo Popular).	17422
Intervención de la Procuradora Sra. Agudéz Calvo (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	17425
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, suspende la sesión.	17427
Se suspende la sesión a las doce horas cuarenta y cinco minutos y se reanuda a las trece horas.	17427
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, reanuda la sesión.	17427
Intervención de la Procuradora Sra. Agudéz Calvo (Grupo Socialista).	17427
Intervención del Procurador Sr. González Suárez (Grupo Mixto).	17428
Intervención del Procurador Sr. Sobrados Pascual (Grupo Popular).	17429
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, entiende aprobado por asentimiento el texto definitivo de las proposiciones no de ley debatidas y retirada la PNL/001296, por haberse incluido en la propuesta.	17429
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, levanta la sesión.	17429
Se levanta la sesión a las trece horas diez minutos.	17429



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

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Buenos días. ¿Algún Grupo desea comunicar alguna sustitución? ¿Por el Grupo Parlamentario Socialista?

EL SEÑOR CEPA ÁLVAREZ:

Muchas gracias, señora Presidenta. Pedro González Reglero sustituye a Javier Campos de la Fuente.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Muchas gracias. Por el Grupo Parlamentario Popular no hay sustituciones. Bien, pues por acuerdo de los Portavoces, si les parece bien, vamos a cambiar el Orden del Día. El quinto punto será el primero; a continuación irá el segundo, que es el dos; y se agruparán la uno y la tres, y posiblemente la cuatro. Así que vamos a empezar por la quinta, que es la primera, a la que la señora Secretaria dará lectura.

PNL/001307

LA SECRETARIA (SEÑORA PÉREZ PÉREZ):

Gracias, Presidenta. Buenos días a todas y a todos. Primer punto del Orden del Día: **“Proposición No de Ley número 1307, presentada por los Procuradores doña Ana Sánchez Hernández y don José Ignacio Martín Benito, relativa a las obras de pavimentación y señalización de carreteras en la provincia de Zamora, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 448, de doce de septiembre de dos mil catorce”.**

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Muchas gracias, señora Secretaria. Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra, en representación de los señores Procuradores Proponentes, don José Ignacio Martín Benito.

EL SEÑOR MARTÍN BENITO:

Gracias, Presidenta. Buenos días, Señorías. Es una evidencia constatada el lamentable estado de la red de carreteras en la provincia de Zamora, tanto la red autonómica como la red provincial. Se ha llegado a decir, y no sin razón, que probablemente Zamora tenga las peores carreteras de España.

Podríamos haber traído aquí cualquier punto de la red provincial... de la red provincial autonómica -me refiero-, pero queremos centrarnos en una comarca, Campos-Pan-Lampreana, donde el estado es ciertamente muy preocupante después de un rosario de incumplimientos -por incumplimientos me refiero a los planes regionales de carretera-, que ha derivado a su vez en abandono por parte de la Administración titular correspondiente; en este caso -como les decía-, la Junta de Castilla y León. Y,



en concreto, quería centrarme en dos tramos: uno es el trayecto que une la localidad de Pajares de la... la Lampreana con Arquillos, la Zamora 714; y otro, también en un estado muy deficiente, es el que va desde Coreses a Molacillos, la Zamora 711. En este segundo caso, con un firme plagado de baches; incluso se colocaron carteles advirtiendo que se trata de una carretera en mal estado.

La situación de las carreteras en las comarcas de la Lampreana y de la Tierra del Pan, al sur de Campos, contrasta o viene... o ha contrastado, al menos, con un anuncio que hizo la Junta este... este año en el que se jactaba o presumía de que iba a ahorrar un 43 % de lo previsto para la conservación de las carreteras. En concreto, la Junta hacía pública la adjudicación del contrato de conservación de carreteras y decía que pasaba de 8.200.000 euros a 4.700.000 euros, lo que suponía que la Junta dejaba de invertir 3.500.000 euros en conservación y mantenimiento de carreteras.

Los recortes limitan la capacidad para realizar las labores de mantenimiento y conservación en la Red de Carreteras Autonómica de la provincia de Zamora, muy necesitada de ello. Y, además, esto trae una dificultad añadida: que limita la comunicación entre las poblaciones, entre los vecinos, que realmente son los que hacen que esté vivo el territorio, al tiempo que aumenta el riesgo de la seguridad vial.

La Zamora 711 forma parte de la red complementaria preferente y va desde la carretera autonómica 612 a la Nacional 122, en Coreses; tiene una longitud de 9 kilómetros 900 metros, que... que transcurren, según la calificación de la Junta en el I Plan de Carreteras, por terreno llano -según se informaba en el plan-. Este Plan 2002-2007 contemplaba, en la propuesta de actuaciones, modernización de la red, una intervención como obra nueva de mejora valorada en 1.188.000 euros. Según este plan, soportaba un tráfico de 1.353 vehículos, con datos de dos mil uno. Bueno, sin embargo, nada se hizo en el I Plan.

El Consejo de Gobierno de la Junta aprobó el veintisiete de marzo de dos mil ocho el proyecto y la inversión. Las obras, que incluían la mejora de la plataforma y firme, se adjudicaron en dos mil ocho por más de 2.500.000 euros a la empresa Hermanos Tábara, Sociedad Anónima. Los primeros trabajos incluso llegaron a comenzar en la travesía de esta última localidad; sin embargo, la quiebra de la empresa y su entrada en concurso de acreedores desencadenó la anulación de la adjudicación y la paralización de la obra. Desde entonces, han transcurrido seis años y nada se ha hecho. Tiempo ha tenido desde entonces la Junta de volver a sacar el concurso, pero no lo ha hecho.

En el nuevo Plan 2008-2020, se incluía de nuevo esta actuación, o se incluye, pero con un coste doble al I Plan. En esta ocasión, se prevé invertir 2.480.000 euros para las obras de mejora, por lo tanto, el doble de lo que se contemplaba en el... en el I Plan, siendo también las obras de mejora. Eso sí -y esto nos ha llamado poderosamente la atención-, la calificación del terreno ha cambiado: el terreno, que se calificaba como llano en el I Plan, pasa a calificarse como ondulado en el II Plan; y, que uno sepa, la geografía y el relieve no ha cambiado en esa zona, no ha habido ningún cataclismo para que la configuración del relieve haya cambiado. Lo que sí ha cambiado, el doble del presupuesto. No sé si esto tiene que ver algo con la calificación del terreno: de 1.180.000 euros en el I Plan, que no se llevó a cabo, a 2.480.000 euros en el II Plan. Y -ya le digo- hay una... un cambio de calificación, que de llano pasa a ser ondulado, según la Junta. Como se sabe, nada se ha hecho.



Por su parte, la Zamora 714 une Riego del Camino con el límite de la provincia de Valladolid, con una longitud de 39 kilómetros 100 metros. En ese trayecto está el tramo Riego del Camino-Pajares de la Lampreana-Arquillinos, con una longitud de 13 kilómetros 700 metros. Aquí se preveía obras de carretera nueva entre Pajares y Arquillinos. Las obras han sido incluidas en el Plan de Carreteras 2008-2020. El tramo Manganeses de la Lampreana-Castronuevo, con una longitud de 18 kilómetros 300 metros, que transcurren por terreno llano en este caso, tienen un coste previsto de 2.750.000 euros en obras de mejora. De Castronuevo a la provincia de Valladolid (15 kilómetros 600 metros), se tienen previstas obras de refuerzo por valor de 1.560.000 euros.

En estas comarcas, además, se contemplan... o se... se contemplan las variantes de las poblaciones de Manganeses, Pajares de la Lampreana, Aspariegos, Castronuevo y Cañizo; y, más al norte de la Tierra de Campos zamorana, Castroverde, con un coste previsto de 5.000.000 de euros cada variante. No solo no se ha hecho nada de lo proyectado entre Manganeses a Castronuevo, tanto en el Plan 2002-2007, ni en lo que vamos de dos mil ocho a dos mil veinte, sino que, además, las obras de mantenimiento y conservación brillan por su ausencia.

Ayer tuve ocasión de comprobarlo y de visitar esta carretera. Dedicué la tarde de ayer, domingo, a recorrer esta carretera, tomar fotografías y anotar en mi libreta los desperfectos de la misma. Le traigo un pequeño muestrario para que puedan ver cómo está el tramo entre Manganeses de la Lampreana a Pajares de la Lampreana: un firme... -lo pueden ver ustedes, aquí, Sus Señorías [*el orador muestra unas imágenes*]- un firme muy agrietado -esta foto es de... de ayer mismo-, muy agrietado, muy parchado, muy inestable -el coche se va moviendo por todos los lados, porque hay muchos blandones-; la línea central ha desaparecido, en muchos tramos está borrada -aquí lo ven con una perspectiva, en una recta larga, aquí asoma un poco la... la pintura desdibujada, y luego ya desaparece por completo-; y saben ustedes que esa zona hay mucha niebla en invierno, es un auténtico peligro para la seguridad vial la falta de señalización horizontal en... en esta vía. Todo ello agrava, como digo, la seguridad vial. Bueno, los arcenes descarnados -tienen aquí una fotografía de cómo están en algunos tramos los... los arcenes descarnados [*el orador muestra una imagen*]-, que se meten hacia el interior y... y va limando, va erosionando el... el firme.

Claro, todo ello producto, pues de la falta de mantenimiento; y la falta de mantenimiento es debido a... a los recortes, ¿no?, a los recortes, de los que el Grupo Popular, al principio de todo esto, hablaba... llamaba ajustes, ¿no?, ahora ya, pues todo el mundo reconoce que hay crisis y que hay recortes. Los recortes han conducido al abandono de esta... de esta carretera.

Por lo tanto, entendiendo que los recortes no pueden ser de ninguna manera a costa de la seguridad de los ciudadanos que tienen que transitar por estas vías, en muchos casos con falta de señalización horizontal y con un firme absolutamente deteriorado, todo ello contribuye a aumentar el riesgo para los vehículos y para las personas.

Por ello, nosotros proponemos aquí, traemos una propuesta de resolución del siguiente tenor, que le paso a leer, y que literalmente dice así: "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a: reinvertir los tres millones y medio de euros, que, fruto de los recortes, no se tienen previsto ejecutar en pavimentación y señalización de carreteras, para aumentar la seguridad y la calidad de las vías de



comunicación en la provincia de Zamora. Y, dos, de conformidad con la Diputación Provincial de Zamora, elaborar un estudio que permita detectar las prioridades de actuación en las carreteras de titularidad autonómica con especial deterioro, como es el caso de las de la comarca de la Lampreana y Tierra del Pan”.

Bueno, pues el Grupo Socialista espera contar con el apoyo de los miembros de esta Comisión para intentar subsanar estas deficiencias que pagan los usuarios y los vecinos que transitan por estas carreteras de la provincia de Zamora. Por ahora, nada más. Señora Presidenta, muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señor Martín Benito. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Óscar Reguera Acevedo.

EL SEÑOR REGUERA ACEVEDO:

Muchas gracias, señora Presidenta. Bien. La proposición no de ley que ustedes plantean tiene dos formas de instar, dos apartados: uno, reinvertir los 3,5 millones de euros que, fruto de los recortes -subrayo-, no tienen previsto ejecutar en pavimentación y señalización de carreteras para aumentar la seguridad y calidad de las vías de comunicación en la provincia de Zamora. Y, en segundo lugar, que, de conformidad con la Diputación Provincial, se elabore un estudio que permita detectar las prioridades de actuación en las carreteras de titularidad autonómica con especial deterioro, etcétera, etcétera.

Bien. Los antecedentes que ustedes utilizan tienen dos partes bien diferenciadas en su exposición de motivos. Los dos primeros párrafos de su proposición se emplean en manifestar que la carretera que comunica Pajares de la Lampreana con Arquillos (un tramo de la carretera ZA-714) y algunos otros tramos de la carretera que pasa por Molacillos (la carretera ZA-711) están en mal estado. Eso, un primer... una primera parte. Y el resto de los antecedentes (tres párrafos) tendríamos que calificarlos como un auténtico despropósito, y demuestran que quien presenta la proposición no de ley desconoce absolutamente la materia de carreteras y la contratación pública.

En el primero de estos tres párrafos se indica que la Junta presume de ahorrarse un 43 % sobre la cantidad inicialmente prevista para conservación de carreteras en Zamora. En el segundo se cifra este 43 % en 3.500.000. Y en el tercer párrafo se dice que estos recortes no pueden ser, de ninguna manera, a costa de la seguridad de los ciudadanos -repito: “Estos recortes no pueden ser de ninguna manera a costa de la seguridad de los ciudadanos”-.

Bien. En primer lugar, decirle que es evidente que ni esta Administración ni ninguna otra -la de la Junta ni ninguna Administración gobernada con... por el PP o gobernada por cualquier otro partido político- se jactaría... se podría jactar de no hacer lo que tiene que hacer, sería un solemne absurdo. En ningún momento -le digo- la Junta de Castilla y León ha presumido de que se ahorra un 43 % de lo previsto para la conservación de carreteras.

Respecto a la primera propuesta de resolución, le tengo que decir que en ningún caso se ha producido un recorte en los 8,2 millones de euros inicialmente



previstos para la conservación de carreteras de la provincia de Zamora durante los próximos cuatro años, reduciéndolos hasta 4,7 millones de euros para atender en menor medida a las carreteras de la provincia de Zamora. Esto lo que demuestra es que se ha realizado por su parte una extraña lectura de las noticias aparecidas en prensa en estos últimos meses para retorcer su contenido y extraer la conclusión de que la Administración Regional no hace lo que tiene que hacer en materia de conservación, y ello con el fin de poder ahorrarse unos euros. Esta es, más o menos, su intención.

Bien. La realidad es radicalmente distinta. Si quienes han presentado esta proposición no de ley conociesen un poco –solamente un poco– la regulación y el procedimiento de contratación administrativa, y no tuvieran una predisposición a criticar la actuación de la Junta de Castilla y León aprovechando cualquier tipo de pretexto, podrían haber visto que en la licitación del contrato para la conservación de las carreteras autonómicas en la provincia de Zamora los licitadores han realizado unas bajas sobre la cantidad prevista (8,2 millones de euros) y, en concreto, el adjudicatario ha presentado una oferta por importe de 4,7 millones de euros –que se produzcan bajas es normal en las licitaciones públicas de obras–; esto supondrá que la Administración Regional podrá disponer de 3,5 millones de euros para destinarlos a otras actuaciones en las carreteras de la región.

Por tanto, siendo cierto que el presupuesto de 8,2 millones, inicialmente previsto para la conservación de carreteras en Zamora durante los próximos cuatro años se ha reducido a 4,7, no debería entenderse como una mala noticia, porque no es fruto de ningún recorte, sino de la propia licitación, conforme la Ley de Contratos y conforme a la baja propuesta, la oferta realizada por el adjudicatario, es decir, por... fruto de la competencia empresarial y el actual funcionamiento del mercado. En definitiva, se van a hacer las mismas cosas, se hará la misma conservación que estaba prevista, pero por un menor importe, con un menor coste, pudiendo destinarse la diferencia a realizar más actuaciones de conservación.

Pero esta baja nada tiene que ver, como le decía, con los recortes, que, evidentemente, se han producido en el ámbito de la modernización de las carreteras –no es negable–, pero sin que los mismos hayan supuesto que se desatienda la conservación de las carreteras regionales, sino al contrario, la conservación se ha convertido en objetivo prioritario para la Administración Regional, como reiteradamente ha venido manifestando en sede parlamentaria el propio Consejero del ramo.

Por ello, no se puede aceptar esta proposición, pues su contenido no deja de ser una falsedad. Esos 3,5 millones de euros, inicialmente previstos pues para la conservación de carreteras en Zamora, es decir, 875.000 euros por cada uno de los próximos cuatro años, seguirán destinados a la conservación de las carreteras de Zamora mediante la conservación directa, es decir, atendiendo las necesidades que vayan surgiendo, tales como bacheos, tratamientos superficiales, actuaciones en balizamientos o en estructuras, etcétera, etcétera.

No obstante, sí le anticipo que esa cifra de 875.000 euros no tiene por qué ser una cantidad exacta y podrá disminuir o aumentar, no muy significativamente, es verdad, en función de las necesidades de la provincia de Zamora y de las ocho provincias restantes de la Comunidad, pues no hay que olvidar que la red de carreteras de Castilla y León es muy amplia y las necesidades son muchas.



Por otra parte, también, en los antecedentes de su proposición no de ley hacen referencia a la situación de las carreteras ZA-714 y la 711, las cuales, en el Plan Regional de Carreteras dos mil ocho-dos mil veinte tienen prevista su modernización. En concreto, respecto a la ZA-714, perteneciente a la red complementaria local, se prevé una mejora en el tramo que incluye dos localidades: Pajares de la Lampreana, sí, y Arquillinos, actuación para la que ya se ha dictado orden de estudio de redacción de proyecto y que tiene un presupuesto inicial previsto de 2,75 millones.

Y para la ZA-711, es una carretera perteneciente a la Red Complementaria Preferente, se contrató su mejora, pero, por dificultades de la empresa contratista, las obras tuvieron que ser resueltas, y, en la actualidad, se ha dictado la orden de estudio para la redacción del proyecto de terminación de esta obra; inicialmente este proyecto está valorado en 2,2 millones de euros.

Por otra parte, y ya para terminar, la segunda propuesta de la resolución que ustedes plantean también refleja un desconocimiento profundo en materia de carreteras. Las redes de carreteras en España se clasifican en Red Estatal, Red Autonómica y Red Local. Esta última, la Red Local, salvo excepciones, está gestionada por las Diputaciones, aunque, evidentemente, todas las carreteras, pertenezcan a la red que pertenezcan, están conectadas entre sí, la funcionalidad y el tráfico al que atienden es completamente distinto.

La Administración titular de cada red de carreteras tiene un conocimiento detallado de la misma, por lo que no parece necesario que la Diputación de Zamora, tal y como proponen ustedes, intervenga en la elaboración del estudio que se propone para las carreteras autonómicas y tampoco parece necesario realizar dicho estudio básicamente porque cada Administración titular conoce perfectamente cuál es la situación de su red viaria, cuáles son las necesidades y cuáles las prioridades.

La Administración Regional, hay que recordarles, que continua actuando en las carreteras de la provincia de Zamora y se han mejorado las carreteras CL-612, entre Zamora y el cruce con la ZA-711, con una inversión de 4.000.000 de euros; la ZA-302, entre El Cubo y el... y Fresno, invirtiendo siete millones y medio; se ha ejecutado la variante de Fuentesauco, por 6.000.000 de euros; se ha reforzado la ZA-925, desde Puebla de Sanabria hasta la frontera con Portugal, por importe de 2.000.000; y se ha reforzado la ZA-912, entre San Pedro y Alcañices, invirtiendo 2,6 millones de euros; además, las obras del nuevo acceso a Zamora, con una inversión de 17,4 millones de euros; y obras de señalización y balizamiento, por 2,4 millones de euros, y de seguridad vial, por 460.000 euros, aunque estas últimas, obviamente están ligadas a conservación.

Por último, también decirles que, bien, yo también tengo fotos, porque he estado allí, y usted dice que es mal estado, que es deplorable. Bien, son parámetros subjetivos. Yo le digo que estas carreteras, con la IMD de vehículos que tienen en torno a 700 vehículos/día para la ZA-711 y 300 vehículos/día en la ZA-714, están en un estado razonable, en espera de su modernización.

Por todos estos argumentos y, sobre todo, por uno evidente y palmario, no se puede considerar un recorte lo que constituye una baja en un concurso, por favor, porque, de esa manera, casi estaríamos casi alentando a las Administraciones Públicas al despilfarro, y no estamos para el despilfarro. Por todo esto, no creo que sea procedente tomar en consideración su proposición no de ley, y, en consecuencia, votaremos negativamente.

**LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):**

Gracias, señor Reguera Acevedo. Para cerrar el debate, tiene la palabra don José Ignacio Martín Benito.

EL SEÑOR MARTÍN BENITO:

Gracias, Presidenta. Señor Reguera, se ha entretenido usted en buena parte de su disertación, si me lo permite, en una serie de menudencias que poco contribuye a la cuestión del debate, que es el estado de las carreteras. El estado de las carreteras le ha dedicado usted el... la intervención final en algo menos de medio minuto. Ha pontificado usted que el estado de las carreteras que depende del punto de vista para decir que no es... que no es malo. Es lo que le ha dedicado usted al estado de las carreteras, no le ha dedicado más. Y usted tiene fotos. Yo no sé si usted le han pasado las fotos o ha ido a hacerlas. Espero que las haya hecho usted y haya podido comprobar, como yo comprobé ayer con vista de ojos, el estado de esas carreteras, del tramo Pajares-Arquillinos en concreto. Y, por lo tanto, cualquier persona mínimamente objetiva, ¿eh?, el estado de estas carreteras no resiste la prueba del algodón, que es el que es, y el estado es malo, aquí y en Pekín. Quiero decir que el ser objetivo ante un trazado, mire, si le faltan las líneas de señalización vertical, eso no admite puntos de vista; o están las líneas o no están las líneas. Si los arcenes están descarnados, tampoco admite dos puntos de vista, o lo están o no lo están. Si el firme tiene blandones y el coche se mueve como movido por las olas, como una barca movida por las olas, tampoco admite puntos de vista, o se mueve o no se mueve, ¿eh?

Yo creo que ha desaprovechado usted una magnífica oportunidad en hablar del estado de las carreteras, en lugar de centrarse en que si ha habido una baja de la licitación, porque, en todo caso, nos parece muy bien que haya baja de los licitadores, y la pregunta, por lo tanto, es si la Junta dispone a mayores de un dinero con el que no contaba, que son estos tres millones y medio, ¿dónde están, dónde están? No se ven las obras del PP, no se ven, ¿dónde están, eh?, porque no se ven por ninguna parte. Fíjese que estamos hablando usted y yo, lo sabemos, de esa carretera que se presupuestó de Molacillos a Coreses en dos mil ocho, que quebró la empresa. Y... y lo único, lo único que se ha hecho es ir parcheando los baches que había, pero no se ha hecho absolutamente nada. Sí se hizo -y yo pensé que, a lo mejor, usted me iba a dar una pista, usted que es ducho en... en conocer bien la provincia, y que la conoce, no me cabe la menor duda- cómo un terreno que era llano, catalogado por la Junta llano, de pronto, en el siguiente plan, pasa a ser ondulado, si no ha habido ninguna... ninguna... ningún cambio en la configuración del relieve. Los cambios en la erosión del terreno, geológicamente hablando, son de millones de años, pero, de buenas, del primer plan al segundo, el terreno dejaba de ser llano y pasaba a ser ondulado.

Y, hombre, señor Reguera, ha repetido usted varias veces, yo no sé si para hacer de menos a este Portavoz, o a la iniciativa o a los propios vecinos que denuncian el estado de las carreteras, ha repetido usted varias veces el... y son sus palabras, textualmente, las he anotado aquí, "el desconocimiento profundo", me ha dicho usted, de la red de carreteras. Pues, hombre, yo creo que el desconocimiento lo tienen... lo tienen ustedes, ¿eh? Porque solamente es coger el coche y circular por las carreteras de Zamora.

Ha relatado usted... -cuando digo "ha relatado" digo bien, el término de relatar, ¿eh?- ha relatado usted cinco o seis obras -eso sí, de refuerzo- que ha hecho la Junta



de Castilla y León en la provincia de Zamora. Pero hombre, qué casualidad, ¿no?, qué casualidad que esconde una obra de refuerzo, acaso por la mala conciencia. ¿Sabe a cuál me refiero, no? ¿Sabe a cuál me refiero? A la carretera de Porto de Sanabria, que la reforzaron en dos mil doce y al poco tiempo, no habían pasado tres meses, ya estaba prácticamente igual. Y vaya obras de refuerzo, achicando y estrechando todavía más la carretera y una finísima capa, en lugar del alquitrán a 170 grados mezclado con arena, 70 y 80, una emulsión que... que se pegaba a las carrocerías y que aquello, pues a los cuatro días estaba exactamente igual que había estado, y que motivó la queja de los vecinos, y que de buenas a primeras aparece toda la carretera pintada. Hombre, qué causalidad que en el relato que ha hecho usted de obras de refuerzo, precisamente, esconda la carretera de Porto, digo que acaso por la mala conciencia, no suya sino de su Gobierno, ¿no? Porque, claro, después de 19 años de haber aprobado estas Cortes el convenio necesario entre la *Xunta* de Galicia y la Junta de Castilla y León para ejecutar las obras que comuniquen por esta vía las dos Comunidades, pues claro, tiempo, como le decía, ha pasado.

Una cosa sí me queda... me queda clara. Por seguir utilizando sus palabras, a mí me gusta mucho escuchar a la gente y ver las palabras que utiliza. ¿Para qué? Para saber qué es lo que pretende o qué es lo que quiere decir.

He anotado otra también que me ha llamado mucho la atención, porque decía usted que... que la conservación se ha convertido en un objetivo prioritario para la Consejería, para la Junta. Es lo que ha dicho. Pues hombre, siguiendo esta buena lógica, ni Porto de Sanabria ni Campos-Pan-Lampreana debe ser una prioridad para la Consejería ni para la Junta de Castilla y León. Y si abrimos el amplio espectro, el abanico, si abrimos todavía más la vista de ojos, pues yo diría, permítame, que Zamora no debe ser una prioridad en materia de mantenimiento y conservación de carreteras de la provincia de Zamora.

Mire, las obras de la Junta de Castilla y León en materia de mantenimiento y conservación, pues dejan bastante que desear. Que yo, bueno, pues, hombre, yo no voy a calificar... no quiero ser alarmista de que esto es una pista, pero de verdad que me gustaría... si yo no sé de cuándo son esas fotos y cuándo ha viajado usted por esas carreteras, pero si lo tiene a bien vaya de Pajares a Arquillos, y... y bueno... y compruebe, efectivamente, si... si en días con poca visibilidad, de niebla, esto es asumible. *[El orador muestra una imagen]*. Es que ni siquiera... no ya... no ya las líneas laterales. Mire, las líneas laterales, en este tramo, sí están de Riego a Manganeses -sí están, ahí sí están-, y... y en la mitad de Manganeses a Pajares. Pero de Pajares a Arquillos, lo más normal es esto, oiga. *[El orador muestra una imagen]*. No ya es que no haya líneas en los arcenes, que uno se puede ir a la cuneta, ni siquiera línea divisoria: en muchos tramos está completamente borrada, ¿eh? Y esto es un riesgo. Sabe usted que la Tierra de Campos padece y mucho de... de las nieblas, las nieblas de la Pura, de la Purísima, que llamamos allí en Zamora. Por lo tanto, hombre, me gustaría que usted lo hubiera dedicado más tiempo en su disertación al estado de las carreteras que entrar en que si los licitadores, no licitadores, y... y el ahorro y el no ahorro, ¿no?

Bueno, en definitiva, que así les va a Zamora, así les va a los vecinos, ¿no?, con una Administración auténticamente irresponsable, que no se preocupa, ni mucho menos, de su seguridad. Porque, fíjate, otra cosa que ha dicho, hombre, que a mí me preocupa, como si por tener mil y pico al día, o setecientos o trescientos, se fuera



menos. Pues mire, esos trescientos que... vehículos, o esos setecientos vehículos que transcurren por esa carretera, llevan dentro al menos una persona. Ya son setecientas personas, o son trescientas personas. Y si llevan dos, multiplique por una media de dos, ya son mil y pico. Hombre, yo creo que merecen un respeto y que un flaco favor se hace diciendo que, bueno, que como son pocas... como si eso justificara el que no se actuara, ¿no? Yo creo que la seguridad está por encima de todo, sean pocos o muchos. Por desgracia, usted y yo lo sabemos, en Zamora cada vez somos menos. Pues sí, es una provincia con graves problemas de despoblación, pero hombre, al menos los que estemos allí, los que viajamos por allí y los que queremos seguir apostando por... por Zamora, pues aspirar a unas condiciones mínimas de, en este caso, de seguridad vial en el transporte.

Claro, pero si la Junta se desentiende, se lava las manos, ¿eh?, y no acomete esto... Me dice usted: están previstas en el programa dos mil ocho-dos mil diez. Hombre, también estaban previstas en el dos mil dos-dos mil siete, y no se hizo nada. Y en este programa llevamos ya ejecutado la mitad. Fíjese, si nos remontamos al dos mil dos hasta el dos mil catorce, 12 años de incumplimientos. Quedan 6, quedan 6, ya en el segundo plan. Hombre, pues yo creo que... que no es de recibo, señor Reguera, y mucho menos los argumentos que ha utilizado usted. Le puede gustar más o menos la redacción de... de la propuesta de resolución. Pero si usted realmente estuviera por la labor de que esto tuviera un arreglo, hubiera presentado una enmienda. No lo ha hecho, no lo ha hecho. *[Murmullos]*. Yo... yo entiendo... yo entiendo que... que vienen, pues, aquí, atados de pies y manos, y que poco margen tienen, ¿verdad?, poco margen... No le van a dejar un poco al descubierto a la Consejería de Fomento, que, por otra parte, ya deja ella bastante al descubierto la seguridad vial de los... de los viajeros y de los que transitan estas carreteras.

Lamentar una vez más su... no la suya, sino la... la posición de su Grupo, que al fin y al cabo lo que denota es una falta de sensibilidad y una falta de apego a los zamoranos y a su tierra. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señor Martín Benito. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley.

Votación PNL/001307

¿Votos a favor? Seis. ¿Votos en contra? Diez. Dieciséis votos emitidos. Seis a favor. Diez en contra. Por tanto, queda rechazada la proposición no de ley.

Y por la señora Secretaria se dará lectura al segundo punto del Orden del Día.

PNL/001135

LA SECRETARIA (SEÑORA PÉREZ PÉREZ):

Gracias de nuevo, Presidenta. Segundo punto del Orden del Día: “**Proposición No de Ley número 1135, presentada por los Procuradores doña Ana María Muñoz de la Peña González, don Fernando Pablos Romo, don Juan Luis Ceba**



Álvarez y doña María del Rosario Gómez del Pulgar Muñoz, instando a la Junta de Castilla y León a firmar, en auxilio subsidiario de los Ayuntamientos, los convenios de colaboración necesarios para realizar las actuaciones y obras precisas en las carreteras de titularidad municipal de la provincia de Salamanca que así lo requieren, de manera que se garantice el tráfico de vehículos y la seguridad de las vías, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 381, de catorce de marzo de dos mil catorce”.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias. Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra doña Ana María Muñoz de la Peña.

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ:

Gracias, Presidenta. Buenos días. Castilla y León dispone de una extensa red viaria de comunicaciones dividida, según la titularidad... corresponden 5.233 kilómetros a la red estatal, 11.287 a la red autonómica, 15.929 a las Diputaciones; hacen un total de 32.449 kilómetros. Además, en Castilla y León hay 1.362 kilómetros de vías privadas y 82.217 kilómetros de titularidad municipal, que incluye, además de todas las vías urbanas, las vías interurbanas pavimentadas. Muchas de ellas son caminos o carreteras puramente forestales, dependientes ahora de los Ayuntamientos, transferidas por organismos autónomos... o antiguos organismos autónomos dependientes del Ministerio, como era el antiguo Icona.

De ellas, 64.321 kilómetros en Castilla y León corresponden a viario interurbano, situados en municipios menores de 50.000 habitantes 63.775 -de las cuales 61.111 están situadas en municipios con menos de 5.000 habitantes-; y los 546 restantes en municipios con más de 50.000 habitantes, y a partir de 250.000 habitantes tienen 0 kilómetros.

Salamanca, después de Burgos, es la provincia que más kilómetros de vías interurbanas municipales tiene, 9.130 kilómetros, de las cuales el 92 % de ellas no están asfaltadas. No es la totalidad de estas vías a las que se refiere esta iniciativa: nos referimos a vías de dominio público y de uso público, de igual o más... a tres y... y medio metros de calzada, de anchura de calzada, pavimentadas, con objeto de servir a la circulación de vehículos, incluidos tractores y demás maquinaria agrícola. Nos referimos, por tanto, solo a las carreteras que comunican distintos municipios, que no son tramos urbanos, son interurbanos, que dependen de los Ayuntamientos, a los que dan conectividad, y están asfaltadas; esto es, al 8 % restante -en torno a unos 730 kilómetros-. En unos casos, las... la titularidad ha sido siempre de los Ayuntamientos, en otros es consecuencia de una cesión de titularidad de la Diputación Provincial, o incluso, en algunos casos, hasta de la propia Junta de Castilla y León al Ayuntamiento. Algunas de ellas son claramente urbanas, se han convertido en calles perfectamente integradas en los cascos urbanos. Estas las descartamos, obviamente, por ser una competencia pura y dura de los Ayuntamientos.

Según datos del Ministerio de Fomento -el inventario realizado por la Subdirección General de Estadística-, Salamanca cuenta con 240 vías municipales interurbanas que suman los 730 kilómetros referidos. Las inclemencias meteorológicas y la falta de mantenimiento y conservación en estas carreteras de titularidad



municipal las han puesto en una situación de difícil tránsito, que resulta incluso peligroso para la seguridad vial.

Las dificultades económicas por las que atraviesan muchos Ayuntamientos les impiden actuar en las carreteras de su competencia. Las Diputaciones Provinciales presentan también dificultades para atender su propia red de carreteras, por lo que les resulta difícil actuar en auxilio de los Ayuntamientos para acometer las obras necesarias en las vías municipales; aun así, lo intentan: en el año dos mil trece, la Diputación Provincial de Salamanca dijo que asumiría las carreteras de acceso a todos los pueblos con más de 50 habitantes –un total de 97 kilómetros pertenecientes a 47 Ayuntamientos, que pretendían transferir sus vías–, de manera que la Diputación, de esta forma, intentaba cumplir una promesa electoral, realizada en el año dos mil seis, de garantizar una entrada digna a los municipios.

La medida beneficiaría a núcleos de población con más de 50 vecinos –entre las localidades más pequeñas–, que pretendían transferir sus carreteras de acceso. Están, por ejemplo, Bercimuelle (con tres... con 5,3 kilómetros), Fuentebuena de Béjar, Muñoz, La Lurda, Ivanrey, Majuges, Villanueva de los Pavones, La Orbada, Valdunciel, La Peña o La Redonda, que cuentan con menos de 100 habitantes.

Entre los municipios más... más grandes, estaba Pelabravo, por ejemplo, o El Cubo de Don Sancho, que son los dos municipios con mayor número de habitantes que transferían a la Diputación sus caminos de acceso.

La Diputación cuenta con el visto bueno de los Ayuntamientos y espera, desde el verano del dos mil trece, el visto bueno de la Junta de Castilla y León. Este mismo año, la Diputación privatizó los servicios de mantenimiento, que no han mejorado la colaboración que prestaba a los Ayuntamientos en la red viaria.

En el dos mil catorce, la situación, tras la climatología adversa, ya es muy preocupante en muchas de estas carreteras. Por ejemplo, me refiero a... –les voy a ahorrar la... las identificaciones, voy a hacer referencia a los municipios, que se localizan mejor– a la carretera de acceso a La Peña; a la de Pino de Tormes al puente sobre el río Tormes, que esta es de varios Ayuntamientos; a San Pedro del Valle a Vega de Tirados. En la comarca de Alba de Tormes, por ejemplo, presenta serio riesgo para los conductores que circulan por ellas Palomares de Alba y Machacón, la de Santa Teresa hasta Fresno de Alhándiga y el acceso a la Nacional 501 desde Nuevo Naharros. En la zona de las Villas, allí la carretera entre Cantalapiedra y Tarazona se encuentra en pésimas condiciones, y necesita intervenciones urgentes la que comunica Villoria con Villoruela. En la zona de Ciudad Rodrigo, La Encina con Pastores, Fuenteguinaldo–Puebla de Azaba o Puebla de Yeltes–Morasverdes. En el Campo Charro, carreteras entre Las Veguillas y Vecinos o la de Carrascal del Obispo hasta Aldehuela de la Bóveda. En la zona de Béjar, las carreteras de Peromingo y Valdefuentes de Sangusín, Valdelacasa–Fuenterroble, Santa María de los Llanos a Molinillo, Casas del Conde a Sequeros, Peromingo a Ledrada.

Algunas de estas se encuentran en muy muy mal estado. El acceso a Nuevo Naharros, por ejemplo, al... el acceso desde Nuevo Naharros a la Nacional 501, la vía va hasta el cruce de la carretera nacional –la antigua carretera general de Madrid–; también ha sido muy castigada este invierno por la climatología. La vía que une Santa Teresa con Fresno de Alhándiga, esta carretera une las localidades de... de Santa Teresa con Fresno –de titularidad municipal–, se encuentra en un estado deplorable,



los baches y socavones han obligado a los Ayuntamientos de la zona a pedir ayuda y auxilio el año pasado a la Diputación. Desprendimientos en la entrada a Valero desde San Miguel de Valero; la titularidad es provincial, pero ha sufrido desprendimientos por las constantes lluvias en el invierno, por lo que La Salina también ha tenido que intervenir en la parte que le corresponde y en la parte también que no le corresponde. Desde Palomares de Alba a Villagonzalo, en la comarca de Alba de Tormes -una carretera puramente municipal-, presenta peligro para la conducción.

En la provincia de Salamanca, muchas de estas carreteras municipales, de diferentes comarcas, se han visto muy afectadas, encontrándose en una situación peligrosa y en muchos casos intransitables. Las carreteras municipales del Campo Charro y de la comarca de Alba de Tormes, o de la zona de Béjar y de las Sierras, se han visto muy afectadas, quedando en situación precaria e intransitable.

El Plan Regional de Carreteras 2008-2020 contempla una partida de 117 millones de euros para acometer actuaciones complementarias y necesarias en la red municipal de carreteras de titularidad de las Corporaciones Locales. Ya que el... el Plan de Carreteras prevé una fórmula para financiar las actuaciones que realizan los Ayuntamientos en las carreteras de su... de su titularidad, que se sustanciaría vía convenio de colaboración entre las partes, pues planteamos la siguiente propuesta de resolución: "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a, en auxilio subsidiario de los Ayuntamientos, firmar los convenios de colaboración necesarios para realizar las actuaciones y obras precisas en las carreteras de titularidad municipal de la provincia de Salamanca que así lo requieren, de manera que se garantice el tráfico de vehículos y la seguridad vial en las mismas".

Por el momento, Presidenta, nada más. Gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señora Muñoz de la Peña. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Julián Ramos Manzano.

EL SEÑOR RAMOS MANZANO:

Muchas gracias, señora Presidenta. Buenos días, Señorías. Existen diferentes proposiciones no de ley que sobre... sobre este asunto se han presentado a lo largo de esta legislatura; y, como entenderá, pues en este caso, Señoría, la respuesta, pues no va a variar mucho de lo que se le dijo en anteriores contestaciones a preguntas y a proposiciones no de ley.

Decir, con respecto a los antecedentes en los que se apoya la proposición no de ley presentada, que no nos parece en ningún caso oportuno entrar en consideraciones sobre el estado de la red de carreteras de titularidad municipal, siendo esta una Cámara Autónoma -en el caso... en este caso es el caso de la provincia de Salamanca-, ni tampoco es momento de entrar a valorar las dificultades económicas que atraviesan los Ayuntamientos y las Diputaciones, aunque sí tengo que decir que no entiendo -y no se entiende- cómo es posible que quienes presentan esta proposición no de ley sean conscientes de las dificultades económicas y financieras que atraviesan los Ayuntamientos y las Diputaciones Provinciales y no lo sean de la Administración Regional, que tiene las mismas dificultades económicas y las mismas dificultades presupuestarias. Es evidente que a la Administración Regional también



le ha afectado la crisis, Señoría, también le afecta la crisis, y no solo a las Administraciones Locales.

Centrándonos en la referencia realizada en los antecedentes al Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008-2020, decir que no es correcta la interpretación que se realiza al indicar que el Plan Regional Sectorial de Carreteras contempla una partida de 117 millones de euros para acometer actuaciones complementarias; lo que prevé, Señoría, el Plan Regional de Carreteras es que, además de la inversión correspondiente a las carreteras regionales, dentro del mismo programa presupuestario deben contemplarse otras inversiones en carreteras pertenecientes a redes de titularidad de otras Administraciones –en este caso Corporaciones Locales– que se entiendan necesarias por su especial relación –repito, por su especial relación– con la Red Regional y que... y que completan las actuaciones que en dichas redes se lleven a cabo por parte de titulares de las mismas.

En el Plan se contemplan las aportaciones de la Junta para colaborar en la financiación de las actuaciones que se realicen tanto de Ayuntamientos como Diputaciones en su red viaria. Dichas aportaciones se articularán a través de los correspondientes convenios de colaboración con las respectivas Corporaciones, en los que se determinarán las obligaciones de cada una de las partes, y, en particular, se incluyen las aportaciones derivadas de las transferencias a Ayuntamientos de los tramos de carreteras regionales de que se hace referencia en el Artículo 38 de la Ley. Es decir, en el Plan Regional de Carreteras no existe esa figura que ustedes comentan de auxilio subsidiario a las entidades locales, a las que parece hacer alusión la proposición no de ley presentada. Basta con leer, sin necesidad ni siquiera de interpretar el apartado cuarto del punto séptimo del presupuesto del plan –de la memoria–. En el mismo no prevé un presupuesto destinado sin más a las carreteras locales, y tampoco contempla una partida específica destinada a las Corporaciones Locales de manera genérica –tal como parecen indicar los antecedentes de su proposición–, sino que ha de tratarse de actuaciones consideradas necesarias, con una especial relación con las carreteras de titularidad autonómica.

En el Plan Regional se contemplan estas ayudas asociadas a la necesidad de las carreteras locales en función de la red de carreteras autonómicas, y, en concreto, respecto a los Ayuntamientos en relación con los tramos que les sean cedidos, Señoría –los tramos que sean cedidos–, y no como una cantidad económica que haya que destinarse sin más consideraciones a las Corporaciones Locales.

Es indiscutible –y en eso estamos de acuerdo– que colaborar con las entidades locales en la conservación de carreteras es importante, y así se ha hecho durante los últimos años, valorando pues todas las solicitudes que se hayan presentado desde las Diputaciones Provinciales y los Ayuntamientos, pero, en estos momentos, en los que los recursos económicos son escasos, hay que priorizar las actuaciones a realizar, y, por ello, la prioridad de la Junta de Castilla y León, en relación con las carreteras, comienza, en primer lugar, por atender las necesidades de conservación de su extensa red de carreteras autonómica, para garantizar que siga cumpliendo pues esa función esencial, de facilitar y favorecer la movilidad y el intercambio de viajeros y mercancías. Y hay que decir que las carreteras, pues, Señoría, también, desde ese punto de vista, se conservan correctamente, a pesar de los recortes presupuestarios.

Con esto, Señoría, decirle que sería suficiente para rechazar su proposición, pero la inconsistencia de la misma se puede evidenciar aún más por la propia in-



definición de la propuesta de resolución formulada, puesto que no se define ni se concreta que es eso de “en auxilio subsidiario de los Ayuntamientos” ni tampoco se precisa su alcance, y, aunque se citan algunas carreteras municipales de la provincia de Salamanca, no se precisa, ni siquiera se aportan datos que puedan hacer intuir o prever el alcance de una hipotética medida como la que se solicita.

Es decir, no es posible concluir cuáles son las carreteras en las que actuar, ni el tipo de actuación: si se trata de realizar bacheos, si se trata de realizar tratamientos superficiales o refuerzos. Pero, más aún, solo se dice que las carreteras municipales de diferentes comarcas se han visto afectadas, encontrándose en una situación peligrosa; algo que, permítame, que es bastante dudoso, puesto que las carreteras municipales, en general, no son tales carreteras, sino, en la mayor parte de los casos, son más bien... con carácter general, son viales en los que la velocidad de circulación, y más en los pueblos, está muy limitada –estamos hablando de velocidades de... de 50, 40, 30 e incluso 20 kilómetros/hora–, y, aunque actualmente pueda ser cierto que la baja inversión municipal en sus viales tenga una repercusión en la conservación, es muy dudoso que esto pueda dar lugar a situaciones de auténtico peligro, si bien, pues no dudo que puedan existir casos en los que se vea afectada la comodidad en la circulación. Pero no será esta una competencia absoluta de la Administración Autonómica, que bastante tiene con mantener lo propio.

Por lo expuesto, pues no vamos a tomar en consideración su proposición no de ley. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señor Ramos Manzano. Para cerrar el debate, tiene la palabra doña Ana María Muñoz de la Peña.

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ:

Gracias, Presidenta. Señoría, el problema de venir de casa con la intervención preparada y escrita, y no escuchar a... cuando uno... a no escuchar a los demás cuando hablan, pues les lleva y acarrea estas cosas que usted dice, que no se ha citado ni una sola carretera. Mire, si... si en lugar de traerlo preparado de casa, según el guion que más o menos le pueda estipular la Dirección General, escuchara la intervención que acabo de hacer, se habría dado cuenta de que le he citado, al menos, dieciséis o diecisiete carreteras, dieciséis o diecisiete, por tanto, no puede decir que no ha oído ni siquiera mencionar ninguna de las carreteras. Si hubiera estado atento, hubiera escuchado, dieciséis o diecisiete carreteras. Si hubiera tenido margen de maniobra, pues, al menos, podría haber cambiado el guion que ha traído preparado, porque traer las cosas preparadas a la hora de escuchar debates, pues lleva a estos errores, lleva... lleva a estos errores. Yo he oído perfectamente lo que ha dicho: no ha... no ha mencionado ni una sola carretera; y le acabó de mencionar dieciséis o diecisiete, que se han presentado en otras ocasiones, evidentemente, y seguiremos presentándolas, seguiremos insistiendo, porque es así.

¿Y que no es lugar para analizar la situación económica de los Ayuntamientos? Es que es la consecuencia, precisamente, por la situación económica en la que se encuentran los Ayuntamientos, la situación económica en la que se encuentran las Diputaciones, incluso la propia Junta de Castilla y León, que decide que destina solo



su presupuesto a conservación de carreteras, pues, evidentemente, también que ayude a conservar las carreteras municipales, que, aunque las utilicen menos, no por ser menos tienen menos derechos, al menos tendrán que tener la misma garantía de seguridad vial que tiene el resto... el resto de los ciudadanos.

Y mire, Señoría, el plan... de verdad le recomiendo que se mire el plan y que se repase el Plan de Carreteras; y también le recomiendo que lea la Ley de Carreteras: qué es una obligación subsidiaria, cuándo se deriva, cuándo se pone en marcha, cuándo se pone en marcha y qué efectos y qué consecuencias tiene. Sí, Señoría. Y de verdad le recomiendo que lea el plan.

Mire, inversiones, inversiones del Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008-2020. Inversión en... del plan en modernización y acondicionamientos: 5.478 millones de euros. A esto se le destina el 55,5 % de la inversión total prevista del plan. Lo denominaba Plan Gicalsa en aquel momento, bueno, realmente es los contratos de la construcción de la autovía Burgos-León -el peaje en sombra que se estaba pagando-, a esto le destina el 31 % del presupuesto del plan, 297 millones de euros. La inversión en la autovía Valladolid-Segovia -el otro peaje en sombra-, 4,72 % del presupuesto, 251 millones de euros. Carreteras provinciales, estas son las carreteras de titularidad de la Diputación Provincial, a la que destina 156 millones de euros. En base a esto, a la Diputación de León, por ejemplo, en el año dos mil doce, la Junta le transfirió 10 millones de euros, para atender no solo a las carreteras provinciales y de competencia de la Diputación de León, sino también para atender a las carreteras municipales. Y por último, última partida del plan, carreteras municipales, 117 millones de euros, a lo que destina el plan el 1,86 % del importe total previsto, que ascendía a 6.300 millones de euros. Esto es lo que dice el plan, Señoría; por tanto, utilícelos. Es para conservación, mantenimiento. ¿Previo convenio con las entidades locales? Pues, evidentemente, porque no van a actuar en las carreteras municipales sin conocimiento, autorización y acuerdo y consenso con la... con el Ayuntamiento de turno. Por tanto, previo convenio con los Ayuntamientos, pues actúese en... en estas... en estas carreteras.

Mire, Señoría, la situación es tan... tan grave en muchos de los casos, que la propia Diputación Provincial decidió hacerse cargo de la titularidad y del mantenimiento, y de la titularidad también, de muchas de estas carreteras, porque los Ayuntamientos no pueden asumirlas, no pueden asumirlas. De manera que la... la Diputación lo intenta -por cierto, sigue esperando respuesta de la Junta de Castilla y León, desde el año dos mil trece, que aún no ha dado... no ha dado respuesta y estaban... y están esperando-. La Diputación, dentro del margen de maniobra que tiene y dentro de lo que puede, lo hace. Son setecientos y pico kilómetros en la provincia, Señoría. Muchos Ayuntamientos no pueden.

Como le parecían pocos, decía que no habíamos citado, bueno, pues, además de los dieciséis anteriores, le voy a decir cosas que decíamos... dice: es que no están tan mal, es que se está actuando. No, no, Señoría, es que no se está actuando, es que están mal, están en unas condiciones absolutamente lamentables muchas de ellas. Los propios Alcaldes están pidiendo auxilio a la Diputación Provincial, y la Diputación Provincial deriva y pide auxilio a la Junta de Castilla y León, porque no puede, no puede. Y esa política discriminatoria que aplica la Junta de Castilla y León, que a unas Diputaciones sí le da, a otras no le da; con unas tiene... las atiende, a otras no; a unas las tiene en cuenta y a otras no, bueno, pues nos toca que a la provincia de



Salamanca, no sé si... a qué razones obedece, pero, desde luego, con la Diputación de Salamanca la Junta de Castilla y León se comporta francamente mal.

Pero mire, le voy a... a relatar algunas cosas que decían los Alcaldes no hace mucho, este invierno. Este invierno ha sido, climatológicamente, complicado y ha causado muchos... y serios problemas en las carreteras. Pues, mire, al Alcalde de Fresno de Alhándiga, de Tordillos o de Santa Teresa, en la zona de Alba, pedían auxilio a la Diputación; el de Peromingo y Valdefuentes de Sangusín pedían auxilio a la Diputación. ¡Ojo!, Alcaldes del Partido Popular, que no... no puede decir que es que hay... bueno, es una cuestión de política, es una cuestión... No, no, no. Cuando piden auxilio, es porque realmente necesitan ayuda. El de Tordillos, por ejemplo, decía que "la vía de Tordillos a Macotera tiene muy mal el firme y ya hemos pedido ayuda". El de Peromingo decía: la carretera está abandonada e intransitable para los vehículos. Pelarrodríguez: la Junta ha hecho un mantenimiento de la vía, pero está muy mal -esta... hacía referencia a la Junta, porque hay un tramo, además, que es de la Junta de Castilla y León-. Fresno de Alhándiga: yo no me atrevo a pasar con el coche por la carretera ni de mi pueblo -el Alcalde, Señoría; esto lo dice el Alcalde, no lo dice un vecino, lo dice el Alcalde-. La Alcaldesa de Doñinos: bachear no es suficiente, porque pasan cientos de camiones. Es verdad que las carreteras, además, de Doñinos tiene el problema de que... una circulación de tráfico tremenda y grande, porque hay un centro de transportes, Mercasalamanca, ¿vale?, todo el puerto... la parte de la infraestructura de la Red Cylog de Salamanca, y la carretera la mantiene la Alcaldesa de Doñinos. ¡Hombre!, Señoría. Señoría, son infraestructuras, muchas de ellas, con competencias autonómicas.

En fin, ya lamento, de verdad, que vaya a votar en contra, doblemente porque, además, por la parte que le pueda corresponder. Y le recomiendo que la próxima vez, en lugar de traerlo escrito, por lo menos... por lo menos, escuche, escuche, y, previamente, al menos se haya leído el Plan de Carreteras y la Ley de Carreteras, y se daría cuenta de lo que supone la responsabilidad subsidiaria por parte de la Junta de Castilla y León para con estos Ayuntamientos. Nada más, Presidenta. Y muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señora Muñoz de la Peña. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley.

Votación PNL/001135

¿Votos a favor? Seis. ¿Votos en contra? Diez. Dieciséis votos emitidos. Seis a favor. Diez en contra. Queda rechazada.

Y, a continuación, la señora Secretaria dará lectura a los puntos uno y tres agrupados. Muy bien.

PNL/001076

LA SECRETARIA (SEÑORA PÉREZ PÉREZ):

Gracias, Presidenta. Tercer punto del Orden del Día, que sería la agrupación de los antiguos uno y tres: "**Proposición No de Ley número 1076, presentada por**



las Procuradoras doña Ana María Agudiez Calvo y doña Ana Muñoz de la Peña González, instando a la Junta de Castilla y León a revisar el convenio específico firmado en el año dos mil seis con la Comunidad Autónoma de Madrid en relación con los abonos de transporte, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 367, de catorce de febrero de dos mil catorce”.

PNL/001295

Y “Proposición No de Ley número 1295, presentada por las Procuradoras doña Ana María Agudiez Calvo y doña Ana María Muñoz de la Peña González, instando a la Junta de Castilla y León a firmar un nuevo convenio específico con la Comunidad Autónoma de Madrid que, a diferencia del firmado inicialmente en dos mil seis, integre a los municipios de la provincia de Segovia en la zona tarifaria E, permitiendo a los segovianos el uso de todos los servicios que presta el Consorcio Regional de Transportes de Madrid, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 448, de doce de septiembre de dos mil catorce”.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señora Secretaria. Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra, en representación de las señoras Procuradoras Proponentes, doña Ana María Agudiez Calvo.

LA SEÑORA AGUDÍEZ CALVO:

Gracias, señora Presidenta. Buenos días, Señorías. Primero, decirles que, efectivamente, en febrero se presentó una proposición no de ley referida a la... a la revisión del convenio específico firmado en el año dos mil seis con la Comunidad Autónoma de Madrid, en relación con los abonos de transporte, porque ya preveíamos cuál era la situación que podía suceder, dado que ese convenio, bueno, pues llevaba algún año sin... sin llevarse a cabo en el sentido del pago por parte de la Comunidad Autónoma. Nosotros preveíamos que podía pasar lo que pasó en verano. El Partido Popular no lo consideró en su momento importante, puesto que no se debatió en las fechas que debería haber sido debatido, por eso, en agosto volvimos a... a presentar otra proposición no de ley más concreta, más exacta, y es la que realmente esta... esta mañana vamos a... a debatir, puesto que, de alguna forma, la primera se integra en esta... en esta, en esta segunda.

Dicho esto, me gustaría iniciar los antecedentes diciendo que, hasta la entrada en vigor en dos mil siete del primer convenio que regía el transporte en autobús entre Segovia, así como Revenga, Ortigosa del Monte, Otero de Herreros, Los Ángeles de San Rafael, El Espinar y San Rafael, y Madrid, los usuarios de La Sepulvedana contaban con un abono empresa para el recorrido entre las localidades de Castilla y León y la Comunidad de Madrid, además de cuatro metrobuses de cuarenta viajes válidos en el metro y/o autobús urbano, que les eran entregados para cubrir los desplazamientos a Madrid.

Sin embargo, ante el flujo creciente de desplazamientos a la capital de España desde las provincias limítrofes con la Comunidad de Madrid (Ávila y Segovia) y la ausencia de mecanismos específicos para coordinar el transporte entre ambas



Comunidades, las Administraciones de Castilla y León y Madrid decidieron -acertadamente- buscar una respuesta eficaz desde la planificación conjunta y la gestión coordinada de los servicios para lograr una mayor eficacia en el servicio y beneficio para los usuarios. De esta forma, en virtud del convenio específico entre las Comunidades Autónomas de Madrid y Castilla y León, firmado el tres de julio de dos mil seis, se acordó implantar desde el uno de mayo de dos mil siete los abonos combinados mensuales, integrados por un abono mensual del operador de transporte (abono empresa) y por un abono mensual del Consorcio Regional de Transportes de Madrid de tipo C2. El abono empresa es solamente válido para la empresa operadora, La Sepulvedana, y el trayecto seleccionado (Segovia-Madrid y viceversa); mientras que el abono de transporte C2 puede ser utilizado ilimitadamente en toda la Comunidad de Madrid.

Este sistema de gestión del transporte se había mantenido ininterrumpidamente desde su implantación en mayo de dos mil siete hasta la actualidad. Este sistema de gestión del transporte que se había mantenido se puso en riesgo... -y todos creo que somos conscientes de ello- se puso en riesgo después de que el pasado diecisiete de julio el Consorcio Regional de Transportes de Madrid comunicara oficialmente a la empresa concesionaria de la línea VAC-115 (Madrid-Segovia), La Sepulvedana, la falta de continuidad del convenio con la Junta de Castilla y León; situación posteriormente rectificadas, tal y como comunicó la propia empresa el veintitrés de julio, y confirmó el Consejero de la Presidencia y Portavoz de la Junta, José Antonio de Santiago-Suárez, en la mañana del día veinticuatro de julio del presente año.

La Junta de Castilla y León jugó con fuego a pesar de encontrarnos en un asunto tan sensible para la economía de centenares de segovianos. Un usuario con abono normal paga 249,82 euros al mes, de los cuales, en principio, 99,3 iban destinados a pagar el abono C2, y 150,52 euros, los servicios de La Sepulvedana. Sin embargo, en la práctica, se puede decir que esos 99,3 euros, o una buena parte de ellos, retornaba a la... a la empresa, pues el convenio entre Junta y Comunidad establecía que el Consorcio Regional realizaría liquidaciones a los operadores de transporte en virtud de lo establecido en un convenio que no está publicado por ninguna parte. Esto significa que, retirado el Consorcio y desaparecidas estas liquidaciones, La Sepulvedana deberá cobrar necesariamente más que esos 150,52 euros, que supuestamente eran para pagar sus servicios.

De hecho, no obstante, en su momento, a quien se fastidió sin remedio fue a los jóvenes que no pudieron disponer de sus abonos para el uno de agosto, pues deberían solicitar las nuevas tarjetas de transporte público, cuyo tiempo de tramitación, pues podría dilatarse más o menos entre una y tres semanas.

Sí que me gustaría decir que, por esto, consideramos que es fundamental y urgente que la Junta de Castilla y León firme un convenio nuevo que restituya a un estado de vigencia normativa la cooperación en el transporte público con la Comunidad de Madrid. No obstante, creo que todos somos conscientes y estamos de acuerdo que no se pueden reproducir los errores del pasado y se debe buscar una nueva fórmula que, alejada de los antiguos abonos combinados, nos sitúe en el mismo marco que a los usuarios de Castilla-La Mancha, cuyas características de proximidad geográfica son completamente equiparables a las nuestras y que, sin embargo, gozan de unas condiciones claramente ventajosas en relación a los usuarios castellano y leoneses.



En este sentido, yo creo que es interesante poner un ejemplo para que todos seamos conscientes de lo que estamos hablando. Un ejemplo real es que un usuario de Toledo paga 131,80 euros o 97,40 al mes (en función de si tienen más de veintitrés años o no, respectivamente) por recorrer 78,8 kilómetros, mientras que un residente de la capital segoviana abona 249,82 o 166,18 euros mensuales por recorrer una distancia real de 88 kilómetros, solo 10 menos que la que salvan los toledanos con Madrid. Es decir, existe, de alguna forma, una discriminación entre los ciudadanos de Segovia y de Ávila con respecto a los ciudadanos de Castilla-La Mancha. Y si realmente la... la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha puede y está haciendo realidad este convenio -y eso que estamos hablando de la señora Cospedal, que es la reina de las... digamos, de los recortes-, pues cómo no lo va a poder hacer la Junta de Castilla y León, que se autodefine constantemente como ser la mejor Comunidad Autónoma en todos los ámbitos y de tener todas las medallas de oro en Sanidad, en Educación, en servicios sociales. Lógicamente, si... sin transparencia. Bueno, entonces, lógicamente, creemos que es fácilmente asumible la proposición no de ley que hoy presenta el Partido... el Partido Socialista.

¿Y por qué...? Y para dar más argumentos e intentar convencer a los partidos políticos aquí presentes, ¿por qué se apuesta por un convenio como el de Castilla-La Mancha y no queremos que vuelva a existir otro como el anterior, que hablaba de los abonos combinados? Pues fundamentalmente por... por varias razones. Primero, porque el sistema de abonos combinados mensuales no permite adquirir a los usuarios abonos anuales, que realmente reportan ventajas económicas para los viajeros que se desplacen a Madrid 11 o 12 meses al año. Porque dentro del actual sistema de abonos combinados tampoco es posible adquirir, por ejemplo, los abonos de la tercera edad. Porque la convivencia de un abono de la empresa concesionaria y otro abono del consorcio regional no es nada operativo, tras la implantación de las tarjetas de transporte público (TTP). Y, en primer lugar, que la empresa concesionaria tenga abonos completamente adaptados a la filosofía de las nuevas TTP dependerá no solo de su voluntad.

Pero la situación actual ya ha mostrado su inoperancia. Los usuarios jóvenes tendrán que pagar el abono de la empresa en las taquillas de La Sepulvedana, pero el abono de la Comunidad solo en los puntos de venta del consorcio regional. Ello quiere decir que, lógicamente, no da ningún beneficio a los usuarios del transporte Madrid-Segovia.

Los precios de servicio, además, pasarían a estar fijados exclusivamente por un organismo público -que yo considero que... que esto es fundamental-, como es el Consorcio Regional de Transportes de Madrid, y no por una empresa privada, como ocurre en la actualidad. Y, desde luego, creo que estamos en el momento, y creo que es la oportunidad idónea para conseguir un convenio como el de Castilla-La Mancha, cuyos beneficios económicos para los usuarios es muy claro, como ya hemos introducido en la propia exposición de motivos de la moción.

Dicho esto, también me gustaría resaltar, porque me parece importante, dado que este problema lo generó en su momento el... el Partido Popular... Luego, a partir de julio, aparecieron declaraciones, pues, como siempre, pues, como los salvadores de la patria, pero sí que me gustaría dejar aquí claro cuál ha sido la actuación del Partido Socialista y de las Juventudes Socialistas en relación a la renovación de este convenio.



Como decíamos, en diciembre de dos mil trece ya Juventudes Socialistas solicitó cambios en el modelo tarifario que se aplicaba en la línea de autobuses... que se aplica en la línea de autobuses entre Segovia y Madrid. Por primera vez, es una organización política, el Partido Socialista, quien pide negociar un nuevo convenio.

En enero de dos mil catorce se presentó... el Partido Socialista presentó la moción que se debatiría en la Diputación sobre la revisión del convenio. De hecho, el veintidós de enero la Diputación Provincial de Segovia, por unanimidad, insta a la Junta de Castilla y León a revisar el convenio y a introducir mejoras económicas para los usuarios. Concretamente se solicitaba, y se aprobó por unanimidad, que los usuarios puedan elegir la zona tarifaria en función de las necesidades reales de desplazamiento. También, como decía, en febrero registramos la proposición no de ley que instaba a la revisión del convenio.

En... en abril se pide que se aclare... que el Partido Popular se aclare respecto a las diversas informaciones que no eran, digamos, igualitarias, en función de qué miembro del Partido Popular hablase con respecto del tema.

Y, fundamentalmente, en julio el... el Partido Socialista seguía calificando, en rueda de prensa, el silencio mantenido por la Junta de Castilla y León durante meses, y que... y que, de alguna forma, simplemente fue a partir del veinticuatro de julio cuando el Consejero, de Portavoz, comentó al respecto que se continuaría con el convenio, después de haber estado muchos meses con la incertidumbre de los usuarios que se beneficiaban de este convenio, dada el silencio y la callada por respuesta del Partido Popular.

Pero, como decía, creo que estamos en condiciones de que aprobemos esta proposición no de ley del Partido Socialista, por... fundamentalmente por... por dos cosas: porque es lo que piden las plataformas que se crearon al respecto, y donde existen más de 10.000 firmas pidiendo que se firme un nuevo convenio donde se incluya a los municipios de Segovia y Ávila en la zona tarifaria; y segundo, porque es una competencia de la Junta de Castilla y León, porque en el Artículo 60 del Estatuto de Autonomía dice claramente que la Junta de Castilla y León podrá firmar convenios con diversas Administraciones para la mejora de los servicios.

Por estas causas, consideramos que existirá un voto favorable a esta propuesta de resolución, que paso a leer: "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a que firme un nuevo convenio específico con la Comunidad Autónoma de Madrid que, a diferencia del firmado inicialmente el tres de julio de dos mil seis, integre a los municipios de la provincia de Segovia en la zona tarifaria E, permitiendo a los segovianos y, lógicamente, a las... a los habitantes de Ávila, el uso de todos los servicios que presta el Consorcio Regional de Transporte".

Esperando una respuesta positiva por parte de los Grupos Parlamentarios, pues termino mi primera intervención. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señora Agudiez. ¿Desea intervenir, en turno de fijación, el...? Sí, entendemos que sustituye a don Alejandro Valderas. Muy bien, pues tiene la palabra el señor González Suárez.

**EL SEÑOR GONZÁLEZ SUÁREZ:**

Gracias, señora Presidenta. Ciertamente, sustituyo al titular del Grupo Mixto, el señor Valderas. Lógicamente... voy a hacer una intervención muy escueta, muy corta, porque esta proposición no de ley defendida por la señora Agudiez tiene algo en común con la que después defenderé. Digo algo en común porque esta se refiere a una provincia y la que presento en nombre de Izquierda Unida Castilla y León y en nombre del Grupo Mixto en su conjunto se refiere a todo el ámbito del sur de la Comunidad, como usuarios de... que viven en zonas limítrofes de la Comunidad de Madrid.

Lógicamente, existiendo una de... que voy a defender con posterioridad, desde el acuerdo que podría dar perfectamente a la proposición no de ley defendida por la señora Agudiez, como se ha debatido antes que la nuestra, pues me voy a abstener. Gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Muchas gracias, señor González Suárez. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra don Daniel Sobrados Pascual.

EL SEÑOR SOBRADOS PASCUAL:

Muchas gracias, señora Presidenta. Y muy buenos días, Señorías. Señora Agudiez, no me cabe la... la menor duda de que seremos capaces de... de llegar a un acuerdo, porque es un tema sensible a muchas personas, a muchos ciudadanos de la provincia de Segovia y de la provincia de Ávila. Sobre todo seremos capaces de llegar a un acuerdo importante, y también, como ha manifestado el... el Portavoz del Grupo Mixto, el representante de Izquierda Unida, entre todos los Grupos, sobre todo si nos olvidamos de los intereses partidistas y nos centramos en los intereses de los ciudadanos; si nos olvidamos de si fue el Partido Socialista, si fue el Partido Popular, si fueron las Juventudes... las Juventudes Socialistas o si fueron las Nuevas Generaciones del Partido Popular las que dijeron primero, las que dijeron después. Señoría, la gente, y más ahora, y cada vez más, eso le da igual. La gente lo que quiere es que solucionemos los problemas, que les hagamos la vida más fácil, y esa es... ese es el sentido que tiene que nosotros estemos aquí, Señoría.

No obstante, y antes de hacerle una propuesta alternativa a su propuesta de resolución, quiero dejar algunas cosas claras y poner de manifiesto algunos aspectos un tanto confusos que me ha parecido escuchar en su intervención y leído en los antecedentes de ambas proposiciones no de ley que usted ha... ha presentado.

En primer lugar, me... me gustaría dejar claro que el tema del transporte, cuando afecta a dos Comunidades Autónomas diferentes, no es competencia de una Comunidad en concreto. En este caso, la concesión... la concesión del transporte entre Segovia y Madrid, y entre Ávila y Madrid, es una competencia del Estado, es una concesión del Estado, Señoría. Por lo tanto, quiero dejar meridianamente claro que no es una competencia de la Junta de Castilla y León. Lo que sí que hace la Junta de Castilla y León es llegar a una serie de convenios -como ya usted sabe- con la... con el consorcio de transportes de Madrid, con la Comunidad de Madrid, para mejorar las condiciones y la calidad del servicio que se presta a los ciudadanos. Ciudadanos de la provincia de Ávila y de la provincia de Segovia, que en sus desplazamientos hacia



Madrid se benefician desde el año dos mil siete, de forma ininterrumpida –y eso que quiero... que quede muy claro, de forma ininterrumpida– de las ventajas establecidas por el convenio específico celebrado por la Junta de Castilla y León con la Comunidad de Madrid para facilitar el transporte público a los viajeros que desde estas dos ciudades se trasladan hacia la capital de forma diaria, fundamentalmente por razones de trabajo o de estudio.

Las ventajas de las que se benefician estos ciudadanos consisten en la entrega sin coste alguno, subvencionado por la Comunidad de Castilla y León y por la Comunidad de Madrid, del bono C2, del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, cuando se adquiere un bono mensual para hacer el trayecto de Madrid a Segovia o de Madrid a Ávila. Este bono C2, como usted también ha dicho, pues, insistir que da derecho a un número ilimitado de desplazamientos, tanto en metro como en autobús o cercanías de Renfe, por toda la Comunidad de Madrid.

Señoría, la Junta de Castilla y León ha estado destinando unos 700.000 euros anuales, ya desde hace más de 7 años, para el mantenimiento de estas medidas, que permiten satisfacer las necesidades de transporte de los estudiantes y trabajadores que se desplazan a diario a la Comunidad vecina. Sin perjuicio del mantenimiento de estas ventajas –y ahí quiero incidir también, sin perjuicio del mantenimiento de estas ventajas–, la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León está negociando, está trabajando, está dialogando con el Consorcio Regional de Transportes de Madrid para la celebración de un nuevo convenio específico de transportes que se ajuste a las actuales circunstancias, estudiando en qué modo pueden mejorarse las condiciones y qué coste va a suponer para el conjunto del sistema, sin comprometer su eficacia y su eficiencia.

En el marco de este proceso ya se han mantenido varias reuniones con representantes de las plataformas de ciudadanos y de usuarios, de... tanto de la provincia de Ávila como de la provincia de Segovia. Por lo tanto, Señoría, actualmente se está trabajando desde las diferentes Administraciones Públicas implicadas, tanto a nivel autonómico como a nivel provincial y local, con los concesionarios del servicio del transporte público de viajeros por carretera implicados y los usuarios afectados a través de las plataformas de Ávila y Segovia. ¿Para qué? Pues para llegar al mejor acuerdo posible para los ciudadanos de estas dos provincias. Se trata, en definitiva, de colaborar y cooperar para la consecución de un objetivo buscado por todos los agentes implicados, que no es otro que mejorar las condiciones de movilidad de abulenses y segovianos, con el objetivo final de fijar población en estas dos provincias.

Señoría, como le decía, le voy a proponer una propuesta de resolución alternativa, que creo, estoy plenamente convencido, que es un impulso político importante para poder llegar a... a un acuerdo, y que este impulso sea eficaz y se pueda trasladar al resto de... de Administraciones. Así que procedo a leer el texto de la propuesta de resolución alternativa.

“Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a que, una vez conocida la dotación presupuestaria –600.000 euros– para el ejercicio dos mil quince para la materialización del convenio de transporte que afecta a Segovia y Ávila con la Comunidad de Madrid, y siendo conscientes de que es una concesión del Estado al afectar a dos Comunidades Autónomas, el mencionado convenio mejore las actuales condiciones para los usuarios, tanto en prestación y calidad del servicio como en condiciones económicas, tratando, en la medida de lo posible, de



aproximarse a las características de otros convenios firmados entre la Comunidad de Madrid y otras Comunidades Autónomas; así como que para poder dotar al mismo de más recursos se dirija, a su vez, a las Diputaciones de Ávila y Segovia y a los Ayuntamientos de Segovia y Ávila para que colaboren en la cofinanciación del mismo, en la línea de la voluntad ya manifestada por la Diputación de Segovia, de tal manera que no solamente salgan beneficiados los actuales usuarios, sino que, además, sea un ejercicio de colaboración entre Administraciones también en una cuestión tan importante como la fijación de población”.

Señoría, este es el texto –que ya le he facilitado previamente a este debate– que creo que satisface las demandas de las... de los dos textos que usted propone en sus proposiciones no de ley que... que hemos debatido, que figuraban en el Orden del Día de la Comisión de hoy. Y que, como le he dicho al principio de mi intervención, si nos olvidamos de los intereses partidistas y nos centramos en los intereses de los ciudadanos, creo que, sin ningún problema, podemos llegar a un acuerdo y... y convencido estoy de ello, Señoría. Se lo he manifestado anteriormente y se lo vuelvo a decir. Además, es un tema, como le he dicho antes, que afecta a muchas personas, y es un tema fundamental para la Comunidad cuando hablamos de fijación de... de fijación de población.

Sí quería resaltar que me llama la atención que, cuando ha estado usted leyendo literalmente los antecedentes de su proposición no de ley, ha... se ha saltado una expresión que me había hecho gracia, cuando leí los antecedentes. Decía: “No obstante, a quienes ya se ha fastidiado sin remedio es a los jóvenes, que no podrán disponer, ‘salvo milagro’, de abonos para el uno de agosto...”. Ha omitido ese “salvo milagro”, y es que no sé si usted opina que se obró el milagro, porque el día uno de agosto pudieron... pudieron tener... tuvieron acceso a esos abonos.

Señoría, yo creo que ustedes, con este tema, han estado hasta el día de hoy más centrados en los intereses partidistas que en los intereses de las personas, creando alarma social y tratando de confundir. Además, bueno, es que tengo las notas de prensa que facilitó la... La Sepulvedana. Aquí, donde dicen: “El día dieciocho de julio... –donde dicen– se ha recibido una comunicación oficial del Consorcio de Transportes de Madrid, notificándose la siguiente información: la falta de continuidad del convenio con la Junta de Castilla y León sobre una ejecución de la política conjunta en materia de transporte público”. En definitiva, el dieciocho de julio dicen que... que no... que no está en vigor el convenio, y... menos de una semana, mandan otra nota de prensa diciendo: “El Consorcio de Transporte de Madrid nos ha notificado que el convenio que dicho organismo mantenía con la Junta de Castilla y León en materia de transportes seguirá vigente. Aún no hemos recibido la confirmación oficial, pero, según lo que nos indican, queda anulada la ruptura del acuerdo entre ambas Comunidades, de manera que podréis seguir utilizando el sistema de bonos como veníais haciendo hasta ahora”. Este debe ser el milagro, Señoría. Esto es del veintitrés de julio. Ustedes cuando... cuando registran esta proposición no de ley, ya estamos en el mes de agosto. [Murmullós]. La... la segunda, la segunda proposición no de ley.

En definitiva, señora Agudiez, espero, de verdad, que la señora Luquero, la señora Alcaldesa de Segovia, le deje llegar a un acuerdo, un acuerdo positivo para muchos... para muchos segovianos, y también para abulenses. Un acuerdo que puede ser, como le he dicho, un impulso político fundamental y una herramienta más



para la negociación en las mesas de trabajo que están teniendo lugar entre la Consejería de Fomento, el Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid. De momento, nada más y muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señor Sobrados Pascual. Para cerrar el debate, tiene la palabra la señora... la señora Agudíez Calvo.

LA SEÑORA AGUDÍEZ CALVO:

Gracias, señora Presidenta. Señor Daniel Sobrados, menos mal que usted no quería hacer una postura partidista, menos mal, porque si la quiere hacer, desde luego no hubiese utilizado los argumentos que ha utilizado.

Efectivamente, desde el Partido Socialista se quiere poder llegar a un acuerdo en este... en este... en esta materia tan sensible y que afecta a más de 1.400 familias de Castilla y León, especialmente, lógicamente, de Ávila y de Segovia. Pero bien es cierto que esta iniciativa, que conste, es nuestra, es una iniciativa del Partido Socialista. Y una cosa es que ustedes quieran de alguna forma llegar a un acuerdo y otra cosa es que quieran modificar absolutamente la propuesta de resolución del Partido Socialista.

Y le digo... y le digo dos cosas, fundamentalmente porque usted me habla de que se mejoren las actuales condiciones para los usuarios, tanto en prestación y calidad de servicio como en condiciones económicas, en la medida de lo posible, equiparándolo a otros convenios asistentes. Mira, aquí ya, usted, señor Sobrados, está de alguna forma no diciendo la verdad a los ciudadanos, porque cuando me habla "en la medida de lo posible" no es taxativo, no es claro, no está diciendo lo que dice la PNL del Partido Socialista, que es que se integren a los municipios de Segovia y Ávila en la zona tarifaria E, que es lo que... realmente lo que nos están pidiendo las plataformas. Lo que usted me diga, "en la medida de lo posible", es que es un canto de sirena; puede ser que sí, puede ser que no, pero, realmente, no está diciendo nada claro.

¿Por qué... por qué nosotros pensamos que tiene que decirse claramente que se integre en la zona tarifaria E? Pues fundamentalmente porque los abonos de transporte mensuales podrían ser un derecho y no un servicio voluntario prestado por la empresa La Sepulvedana. Porque, en segundo lugar, y mucho más importante, los precios de dichos abonos serían establecidos y regulados por... por el CRTM, es decir, por un organismo público dependiente de la Comunidad Autónoma, y por... y no por una empresa privada; ello provocaría lo que estábamos hablando, que se disminuyesen, y las familias segovianas pudiesen ahorrar un número importante de euros. En tercer lugar, los usuarios tendrían el derecho de viajar cuantas veces quisieran en el mismo día, sin restringir la utilización del abono en un mismo día a una sola ida y a una sola vuelta. También, porque, en quinto lugar, se... habría que añadir la posibilidad de adquirir los siguientes 15 tipos de abonos que se... oferta el consorcio madrileño.

Y, de esta manera, creemos que se conseguirían varios objetivos: evitar, de alguna forma, la... la despoblación, porque se vería en parte paliado al potenciar la conexión por transporte público con las regiones colindantes; porque, además, se



incentivaría –lo que es más importante– la permanencia de los residentes castellanos y leoneses en sus provincias; podría potenciar la actuación de nuevos habitantes; y supondría un gran paso adelante para los usuarios del transporte público. Por eso consideramos que tiene que existir claramente esta... esta nomenclatura. Y, si no, a mí, al Partido Socialista, nos valdría no que se haga en la medida de lo posible, no, sino que se ajustara a los convenios existentes en otras Comunidades limítrofes, es decir, que se ajustara el contenido de ese convenio a lo ajustado y a lo existente en otras Comunidades Autónomas, como puede ser Castilla-La Mancha, si usted no quiere poner la palabra... la palabra, digamos, de la tarifa E. Pongamos: ajustemos el contenido al existente ya, como el de la Comunidad de Castilla-La Mancha.

Segundo. Cuando usted me habla de dotar de más recursos, se dirige a las Diputaciones y a los Ayuntamientos, es que, de alguna forma, no está respetando la autonomía local de los Ayuntamientos y de las Diputaciones, porque, con esta... con esta forma de decir las cosas, está obligando a las Administraciones, al Ayuntamiento de Segovia, al... al Ayuntamiento de Ávila... Que, por cierto, el Alcalde de Ávila, en declaraciones de hace pocos días, dijo claramente que lo tenía... que el convenio tenía que pagarlo directamente y exclusivamente la Junta de Castilla y León, que para eso era su responsabilidad; no debía de ser cofinanciado por las Administraciones. Entonces, lo que usted me está diciendo es que se obligan a que... a que, de alguna forma, colaboren en la cofinanciación. Fíjese, nosotros estaríamos dispuestos a llegar a un acuerdo, siempre y cuando se dijese que la Junta de Castilla y León podría, podría elaborar convenios con las Administraciones Locales afectadas, sin decir exactamente ni el Ayuntamiento de Ávila, ni el de Segovia, ni el de... la Diputación de Ávila, ni la de Segovia, porque también participan y se benefician otros pueblos, que no solamente son el Ayuntamiento de Segovia. Quedaría mucho más claro y definido el decir que podrán, de alguna forma, la Junta elaborar convenios con las Administraciones de las entidades locales afectadas; eso, desde luego, el Partido Socialista estaría dispuesto también a asumirlo.

Y sí que me gustaría decirle dos cosas, porque usted en tu... en sus antecedentes decía, en sus argumentaciones, que no es competencia de la Junta de Castilla y León. Verdaderamente, le digo que desde el año dos mil siete sí que existe un convenio; consiguientemente, la Junta tiene estas competencias, y, como decía, el Artículo 60 del Estatuto de Autonomía así lo dice.

Después, cuando habla que no se ha producido... no se ha interrumpido el servicio. Lógicamente, por... gracias a... al movimiento de las plataformas afectadas, gracias a la reivindicación de los ciudadanos de Segovia y de Ávila que se vieron afectados, porque, si no, ustedes les da lo mismo. De hecho, de hecho, en los Presupuestos del dos mil once, dos mil doce, dos mil trece y dos mil catorce no aparece partida presupuestaria para este convenio. Usted ha mentido cuando ha dicho que se han destinado 735.000; sí, en el dos mil diez, por supuesto, por supuesto que sí, en el dos mil diez... [murmillos] ... pero la Junta no ha pagado; y es ahora, en el dos mil quince, cuando ha presupuestado 600.000 euros, dos mil quince; dos mil once, dos mil doce, dos mil trece, dos mil catorce, no presupuestó estas partidas presupuestarias para este convenio.

Consiguientemente, no me digan a mí ustedes que la Junta ha hecho todo lo posible... No. La Junta pasaba absolutamente del tema, no pagaba, y, además, tuvo que ser Madrid quien dijo: esto se va a acabar. Y ante la respuesta, la gran respuesta de



los ciudadanos de Segovia y Ávila afectados, que consiguieron más de 10.000 firmas y consiguieron a ustedes ponerles contra la pared, entonces, lógicamente, no se interrumpió, pero no por la Junta. Ustedes crean el problema, como siempre, y, al final, van de salvadores de la patria. Es que siempre estamos en la misma situación. Ya está bien.

Efectivamente, los ciudadanos lo que quieren, acuerdos, pero lo que quieren, acuerdos reales y efectivos, no palabrería. Y esta propuesta de resolución es mera palabrería. Nosotros queremos hechos consistentes y que se clarifiquen cosas que aquí no están clarificadas y que puede dar lugar a dudas.

¿Que hay voluntad política? Sí. Pero vamos a ser más... vamos a ser más consecuentes. Por eso, y como estoy convencida que vamos... y, por lo menos, desde el Partido Socialista se quiere llegar a un acuerdo, pido un receso para poder mantener un diálogo con ambas fuerzas políticas y intentar llegar a un acuerdo. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Vale. Vamos a hacer un receso de cinco minutos, ¿eh?, ni un minuto más.

[Se suspende la sesión a las doce horas cuarenta y cinco minutos y se reanuda a las trece horas].

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Se reanuda la Comisión. Señora Agudíez, después de este receso, entendemos que tiene una propuesta de resolución acordada por los tres. Léala, por favor.

LA SEÑORA AGUDÍEZ CALVO:

Gracias, señora Presidenta. Tras este receso que había solicitado y... en aras a llegar a un acuerdo los tres Grupos Parlamentarios que estamos aquí esta mañana, en las Cortes de Castilla y León, voy a leer el texto de la propuesta de... de resolución, que se ha modificado. Bien es cierto que desde el Partido Socialista estaremos muy atentos a que realmente se cumpla lo pactado para que, de alguna forma, se consiga la mejora de las condiciones de los usuarios de... del transporte de Ávila y Segovia, y se concrete, fundamentalmente, en las mejoras económicas para que no sean discriminados -como decíamos anteriormente- en otras... en otras provincias limítrofes.

Por tanto, paso a leer la propuesta de resolución alternativa, que dice: "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a que una vez conocida la dotación presupuestaria, 600.000 euros, para el ejercicio dos mil quince para la materialización del convenio de transporte que afecta a Segovia y Ávila con la Comunidad de Madrid, y siendo conscientes de que es una concesión del Estado al afectar a dos Comunidades Autónomas, el mencionado convenio mejore las actuales condiciones para los usuarios tanto en prestación y calidad de servicio como en condiciones económicas. Así como que, para poder dotar al mismo de más recursos, se dirija a su vez a las Diputaciones de Ávila y Segovia y a los Ayuntamientos de Segovia y Ávila invitando a que colaboren en la cofinanciación del mismo en la línea de la voluntad ya manifestada por la Diputación de Segovia, de tal manera que no solamente salgan beneficiados los actuales usuarios, sino que, además, sea un ejercicio de colaboración entre Administraciones, también en una cuestión tan importante como la fijación de población". Muchas gracias.

**LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):**

Muchas gracias, señora Agudiez. Al haber modificado las propuestas de las proposiciones no de ley, tiene la palabra, en representación del Grupo Parlamentario Mixto, el señor González Suárez.

EL SEÑOR GONZÁLEZ SUÁREZ:

Sí. Gracias, señora Presidenta. Vamos a intentar hacer un ejercicio un poco atípico, pero que, en nombre del Grupo Mixto, en nombre de Izquierda Unida de Castilla y León, he de decir que me parece interesante, teniendo en cuenta que lo que vamos a hacer es llegar a un acuerdo entre los tres Grupos Políticos. Yo voy a defender la proposición no de ley, que debiera verse con posterioridad que va a ser votada conjuntamente con las otras dos, porque entendemos que en la proposición... en la propuesta que acaba de leer la señora Agudiez, que hemos estado negociando en el receso, está implícito una parte importante de la propuesta de resolución que nosotros presentábamos, que hablábamos de iniciar los trámites necesarios para mejorar los convenios existentes y beneficiar a la población.

Si yo en la anterior intervención de fijación de postura hablaba de una abstención en base a que en esa proposición no de ley solo refería a los ciudadanos de Segovia, ahora la propuesta de resolución leída habla de los ciudadanos del sur de la Comunidad, los ciudadanos de las provincias de Ávila y de Segovia, de los ciudadanos a los que nos referíamos nosotros en nuestra proposición no de ley.

No tenía como mucho sentido que ciertos ciudadanos... lógicamente, tiene su lógica que los ciudadanos madrileños se vean beneficiados por su propio consorcio de transporte, pero hay otros ciudadanos, que no eran los madrileños y que se ha aludido aquí, que son los castellano-manchegos, que participan de un convenio que les beneficia en igualdad de condiciones con los ciudadanos que viven en Madrid y que, en cambio, aquellos que viven en nuestra Comunidad y que están aportando población a Ávila y a Segovia, a Segovia y Ávila... Y aportar población en estos momentos es mantener un cierto dinamismo demográfico y mantener también una cierta estructura socioeconómica; la población que se fija es población que genera impuestos allí donde tiene su residencia y que genera dinamismo económico allí donde tiene su residencia. Por eso nos parece enormemente importante incluso agradecer a esos ciudadanos que cada día hacen el esfuerzo de madrugar en Segovia o en Ávila para ir a trabajar o a estudiar a Madrid, pero vuelven a nuestro territorio, al territorio común. Y yo creo que es importante agradecerles ese esfuerzo que les significa a ellos varias horas más de viaje cada día. Pero ese esfuerzo, la mejor forma que se les puede agradecer es el acuerdo que se va a dar aquí, en esta Comisión durante esta mañana, un acuerdo al que yo también llamo a que se sumen a esa invitación las instituciones que son invitadas, porque en la medida en que vayan a más de lo que se presupueste por parte de la Junta de Castilla y León, estaremos diciendo que puede ir a mucho... mucho más allá ese convenio.

Cuando yo, en nombre de mi Grupo, hago dejación de la parte de la propuesta de resolución que habla del sistema tarifario de las zonas E1 y E2, es porque entiendo que, con la redacción actual, se puede incluso superar las... las zonas tarifarias E1 y E2. Y digo desde aquí, digo en público, y así constará en el Diario de Sesiones, que no estaremos dispuestos a permitir que el Partido Popular, al frente de la Junta de Castilla y León, haga dejación de este acuerdo, mucho más en un momento en el que tanto la Junta de Castilla y León como el Partido Popular que sustenta el Gobierno permanen-



temente hacen loas a la salida de la crisis, que los ciudadanos y ciudadanas saben que no hemos salido. Pues, si se ha salido de la crisis, beneficiemos a aquellos ciudadanos y ciudadanas que están aportando parte de su tiempo y de su esfuerzo para seguir siendo considerados no castellano y leoneses de nacimiento, sino también de hecho y de derecho, porque viven en nuestra Comunidad. Nada más. Gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Muchas gracias, señor González Suárez. Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Daniel Sobrados Pascual.

EL SEÑOR SOBRADOS PASCUAL:

Muchas gracias de nuevo, Presidenta. Y muy brevemente. Simplemente para agradecer la voluntad de todos los Grupos y... y esa disposición a... a negociar y a acordar un texto conjunto, entre todos, que creo que va a ser positivo, que creo que va a ser fundamental y -como he dicho en mi primera intervención- creo que va a ser un impulso político realmente útil en las negociaciones que se están celebrando con el... la Consejería de Fomento y Medio Ambiente y con el Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid para que... -como ha dejado claro la Procuradora, la señora Agudéz, en el texto que ha leído- para que se mejoren las actuales condiciones para los usuarios tanto en la prestación y calidad del servicio como en las condiciones económicas del mismo.

Y también -como ha hecho hincapié el Portavoz del Grupo Mixto-, además, creemos que es fundamental la invitación a las instituciones provinciales y locales (en este caso, a la Diputación de Segovia, a la Diputación de Ávila, al Ayuntamiento de Segovia y al Ayuntamiento de Ávila) para que colaboren también en la financiación de... de este convenio y poder facilitar las condiciones a todos los usuarios, además, en las mismas condiciones que había hecho ya... como se había manifestado la Diputación de Segovia, que se puso a disposición de la Junta de Castilla y León para... para iniciar este proceso. Por mi parte, nada más. De verdad, felicitar a todos los Grupos por el acuerdo al que hemos llegado. Y nada más. Y muchas gracias.

Votación PNL/001076 y PNL/001295

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Muchas gracias, señor Sobrados Pascual. Pues entendemos que se aprueba por asentimiento.

PNL/001296 (Retirada)

Y que también entendemos que el último punto se ha retirado por haberse incluido en la propuesta.

Pues muy bien. No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión. Muchas gracias a todos.

[Se levanta la sesión a las trece horas diez minutos].