



COMISIÓN DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE

PRESIDENCIA

DON MANUEL GARCÍA MARTÍNEZ

Sesión celebrada el día 14 de febrero de 2018, en Valladolid

ORDEN DEL DÍA

1. Proposición No de Ley, PNL/000386, presentada por los Procuradores Dña. Ana María Muñoz de la Peña González, D. Fernando Pablos Romo y D. Juan Luis Cepa Álvarez, para instar a la Junta a adoptar las medidas físicas disuasorias necesarias para controlar la velocidad y garantizar la seguridad vial en la carretera autonómica CL-610 a su paso por Rágama, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 79, de 5 de febrero de 2016.
2. Proposición No de Ley, PNL/001219, presentada por el Procurador D. Luis Mariano Santos Reyero, para instar a la Junta a que se dirija al Ministerio de Fomento para que se produzca la supresión del peaje de la autopista entre León y Astorga (AP-71) rescatándola como se va a hacer con las radiales de la capital de España, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 221, de 18 de enero de 2017.
3. Proposición No de Ley, PNL/001513, presentada por los Procuradores D. Ricardo López Prieto, D. Carlos Eduardo Chávez Muñoz, Dña. Lorena González Guerrero y D. Juan Pablo Fernández Santos, instando a la Junta de Castilla y León a la restauración de la bolera de Caboalles de Arriba, la puesta en valor de la Casa del Parque del Espacio Natural Alto Sil, así como a la promoción y a la participación necesarias para declarar la zona Espacio Natural Protegido, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 288, de 15 de junio de 2017.
4. Proposición No de Ley, PNL/001835, presentada por el Grupo Parlamentario Popular, para instar a la Junta a que se dirija al Gobierno para que desde el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente se proceda a la realización de un estudio técnico y económico que posibilite la recuperación de la infraestructura "El Puente Noguero", publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 361, de 16 de enero de 2018.



SUMARIO

	Páginas
Se inicia la sesión a las diecisiete horas cinco minutos.	19599
El presidente, Sr. García Martínez, abre la sesión.	19599
Intervención de la procuradora Sra. Blanco Llamas (Grupo Popular) para comunicar sustituciones.	19599
Primer punto del orden del día. PNL/000386.	
El secretario, Sr. Montero Muñoz, da lectura al primer punto del orden del día.	19599
Intervención de la procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	19599
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Santos Reyero (Grupo Mixto).	19602
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Delgado Palacios (Grupo Ciudadanos).	19603
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Chávez Muñoz (Grupo Podemos CyL).	19604
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Blanco Llamas (Grupo Popular).	19604
Intervención de la procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	19605
El presidente, Sr. García Martínez, entiende aprobado por asentimiento el texto definitivo de la proposición no de ley debatida.	19607
Segundo punto del orden del día. PNL/001219.	
El secretario, Sr. Montero Muñoz, da lectura al segundo punto del orden del día.	19607
Intervención del procurador Sr. Santos Reyero (Grupo Mixto) para presentar la proposición no de ley.	19608
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Delgado Palacios (Grupo Ciudadanos).	19610
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Chávez Muñoz (Grupo Podemos CyL).	19611
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Rodríguez Rubio (Grupo Socialista).	19612
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Blanco Llamas (Grupo Popular).	19614
Intervención del procurador Sr. Santos Reyero (Grupo Mixto) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	19615



	<u>Páginas</u>
El presidente, Sr. García Martínez, somete a votación el texto definitivo de la proposición no de ley debatida. Es rechazado.	19618
Tercer punto del orden del día. PNL/001513.	
El secretario, Sr. Montero Muñoz, da lectura al tercer punto del orden del día.	19618
Intervención del procurador Sr. López Prieto (Grupo Podemos CyL) para presentar la proposición no de ley.	19618
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Santos Reyero (Grupo Mixto).	19620
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Delgado Palacios (Grupo Ciudadanos).	19620
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Rodríguez Rubio (Grupo Socialista).	19621
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. García Martínez (Grupo Popular).	19622
Se suspende la sesión durante unos minutos.	19623
Intervención del procurador Sr. López Prieto (Grupo Podemos CyL) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	19623
El vicepresidente, Sr. Blanco Muñiz, entiende aprobado por asentimiento el texto definitivo de la proposición no de ley debatida.	19623
Cuarto punto del orden del día. PNL/001835.	
El secretario, Sr. Montero Muñoz, da lectura al cuarto punto del orden del día.	19624
Intervención del procurador Sr. Ibáñez Hernando (Grupo Popular) para presentar la proposición no de ley.	19624
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Delgado Palacios (Grupo Ciudadanos).	19626
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. López Prieto (Grupo Podemos CyL).	19627
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Aceves Galindo (Grupo Socialista).	19627
Intervención del procurador Sr. Ibáñez Hernando (Grupo Popular) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	19629
El presidente, Sr. García Martínez, entiende aprobada por asentimiento la proposición no de ley debatida.	19629
El presidente, Sr. García Martínez, levanta la sesión.	19629
Se levanta la sesión a las dieciocho horas cincuenta minutos.	19629



[Se inicia la sesión a las diecisiete horas cinco minutos].

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Buenas tardes, se abre la sesión. Por parte de los distintos grupos políticos, ¿tienen que comunicar a esta Presidencia alguna sustitución? Por parte del Grupo Socialista, no. Podemos, no. Ciudadanos, no. Mixto, tampoco. ¿Por parte del Grupo Popular?

LA SEÑORA BLANCO LLAMAS:

Sí. Buenas tardes, señor presidente. Don Ángel Ibáñez Hernando sustituye a doña María Ángeles García Herrero y doña Marta Maroto del Olmo sustituye a don Francisco Julián Ramos Manzano.

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muy bien. Muchas gracias. Pues por parte del señor secretario se dará lectura del primer punto del orden del día.

PNL/000386

EL SECRETARIO (SEÑOR MONTERO MUÑOZ):

Muchas gracias, señor presidente. Buenas tardes. Primer punto: **Proposición No de Ley 386, presentada por los Procuradores doña Ana María Muñoz de la Peña González, don Fernando Pablos Romo y don Juan Luis Cepa Álvarez, para instar a la Junta a adoptar las medidas físicas disuasorias necesarias para controlar la velocidad y garantizar la seguridad vial en la carretera autonómica CL-610 a su paso por Rágama, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 79, de cinco de febrero de dos mil dieciséis.**

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

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

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ:

Gracias, presidente. Buenas tardes, señorías. La carretera CL-610, de titularidad de la Junta de Castilla y León, forma parte de la red básica y transcurre entre el límite de la provincia de Ávila a Peñaranda de Bracamonte, en la provincia de Salamanca. Presenta una intensidad media diaria de tráfico de 1.310 vehículos al día, de los cuales, el 18 % de ellos corresponde a tráfico pesado, esto es, entre 250 y 300 camiones diarios.

La carretera CL-610 a su paso por el municipio de Rágama presenta una serie de problemas para la seguridad vial de la travesía en su tramo urbano. A su paso por el municipio, la carretera, tras una gran recta, presenta un... un estrechamiento con varias curvas, sin que exista ninguna señalización ni sistema de control de velocidad que evite las situaciones de peligro que se plantean con motivo de la circulación



de vehículos a velocidades inadecuadas, lo que provoca accidentes constantes, poniendo en peligro la seguridad e integridad de los peatones.

Si bien existe una señalización vertical a la entrada del municipio, que limita la velocidad de vehículos a 40 kilómetros por hora, esta se ha demostrado absolutamente insuficiente. A lo largo de los 600 metros de travesía no existe ningún tipo de señalización horizontal, tampoco existe ningún paso de peatones que garantice la seguridad de los viandantes y escolares, ya que el colegio se encuentra situado en la misma travesía.

Es importante el tráfico de camiones que transportan vísceras y restos de animales a la planta de tratamientos de Aldeaseca de la Frontera. Muchas veces, sin cumplir la normativa, llevan la carga al aire o con una simple lona y, ante las curvas cerradas y el exceso de velocidad, hace que en ocasiones pierdan parte de la carga, quedando la carretera... quedando en la carretera los restos de animales durante días, con el peligro higiénico y sanitario que esta situación conlleva.

El peligro del cruce de la cañada real soriana. Es peligroso, porque esta carretera también la cruza la cañada real soriana por uno de los bordes del municipio, de manera que atraviesan la carretera numerosos animales trashumantes.

El peligro del colegio situado en uno de los lados de la carretera, por lo que los niños diariamente tienen que atravesar esta... esta travesía.

Me van a permitir que les relate la pelea que ha mantenido el Ayuntamiento de Rágama, en nombre de todos los vecinos, con la Junta, para que se puedan hacer una idea y situarse en la realidad que están sufriendo los vecinos día a día.

En agosto del año dos mil once, tras un atropello de un peatón, desde el ayuntamiento se pide la instalación de un radar, fijo o móvil, o, de no ser posible esto, pues una elevación sobre el pavimento, a la entrada del municipio, donde se ubica el colegio, por ser el punto de mayor peligro. En septiembre del dos mil once, ante la falta de respuesta de la Junta de Castilla y León, se reitera la petición. La respuesta de la Junta corresponde a enero del dos mil doce, y dice que no considera necesario adoptar ninguna medida física disuasoria para controlar la velocidad, ya que no hubo accidentes en los últimos tres años -hace referencia esto a los años dos mil ocho, dos mil nueve y dos mil diez-. Dice que los reductores de velocidad elevados en la calzada deben de estar muy muy justificados, pues molestan mucho, limitan la operatividad en el servicio de viabilidad invernal y limitan a los servicios de urgencias, que los ruidos son muy molestos para los vecinos, dice también que la semaforización no está contemplada en los proyectos previstos por la Dirección General de Carreteras en la sección de Conservación, dice también que todo lo más es realizar los trámites para colocar señalización horizontal de advertencia del peligro por estrechamiento de la calzada, y que lo mejor es un radar, y les recuerda que la vigilancia y disciplina de tráfico es competencia del Ministerio del Interior o de la Policía Local.

Vamos, que la Junta no les hace ningún caso, y que no hay accidentes suficientes ni atropellos que lo justifiquen, cuando la realidad no es así, hay accidentes. Que lo que quieren es muy molesto, que no hay dinero y que, bueno, que si hay que hacer algo, que lo hagan otros, y que lo haga el Ministerio del Interior y la Guardia Civil.

En febrero del año dos mil doce, el ayuntamiento responde a la negativa con un acuerdo plenario unánime, solicitando de nuevo y, por un lado, asumiendo las molestias que pueden causar los reductores de velocidad a los vecinos y, por otro,



aportando datos concretos con algunos ejemplos de siniestralidad de la carretera, algunos sin denunciar por darse a la fuga los causantes o por no haber podido identificar al vehículo que lo ha causado, de manera que no computan en las estadísticas, que no significa que no existan. Ha habido atropellos a peatones con lesiones importantes, ocurrió la muerte de un peatón por atropello, daños en... en los edificios a lo largo de la carretera, en fachadas y balcones, porque son curvas muy cerradas, todos los que están cercanos a la carretera por choques de vehículos, la pérdida de carga de camiones, con los restos de animales, ha habido vuelcos de camiones a la altura del municipio, atropellos de animales al cruce con la cañada real soriana. Al mismo tiempo, recuerdan a la Junta que en numerosas ocasiones han solicitado inspección de las cargas peligrosas que atraviesan el municipio fuera de los momentos de control, en horarios previsibles. Y que la normativa sigue sin respetarse. Numerosos camiones siguen sin adoptar las medidas legales requeridas, perdiendo sus cargas, y toda la normativa referida a control de cargas peligrosas. Y que en los 600 metros de la travesía no hay ni un solo paso de peatones.

En abril del año dos mil doce, una nueva respuesta de la Junta ya les autoriza la instalación de bandas transversales de alerta, bandas sonoras, y... sí, sí, tienen la autorización. Y, además, añade que ya han puesto una señal de estrechamiento de la calzada, que han... han controlado la velocidad con radar y que solo los vehículos pequeños la superan ligeramente. Claro, lógicamente, es un control de radar de velocidad, no hay sanción, pero estaba perfectamente indicado, perfectamente señalizado, de manera que nadie que ve que existe un radar instalado no disminuye la velocidad. Lógicamente, con el aviso de radar y el radar instalado, muy pocos vehículos superan la... la velocidad; de manera que no se ajusta a lo que es la realidad del municipio cuando el radar no está instalado. Dice que hay menos tráfico en la carretera, aun reconociendo que, efectivamente, el 18 % del tráfico corresponde a camiones pesados. Y, finalmente, que tengan esperanzas, que el plan regional de carreteras incluye hacer una variante de población y un refuerzo del firme de esta carretera.

Una vez autorizado la instalación del reductor de velocidad, el ayuntamiento, con fondos propios, procede a la instalación de las bandas sonoras y señalización horizontal del límite de velocidad a 70 y a 40, que fue lo que se autorizó, lo que apenas duró unos meses, pues en el año dos mil catorce se realizó un refuerzo del firme mediante una capa de rodadura provisional, que tapó todas las señalizaciones horizontales con los límites de velocidad, así como las bandas sonoras que se habían instalado y la señalización de la calzada real soriana, por la que cruzaban los animales. La Junta les comunica que la capa de rodadura se utilizó como solución temporal, porque no había dinero suficiente, y que cuando hubiera fondos necesarios se haría la obra de refuerzo definitiva prevista en el plan, porque la carretera ya lo necesitaba. Así que no les aconsejaban gastar nuevamente dinero con fondos propios del ayuntamiento en volver a instalar bandas sonoras, volver a pintar la calzada y la señalización horizontal.

Como las obras definitivas no llegaban, ni han llegado, pues nuevamente, desde el ayuntamiento, solicitaron la instalación de semáforos o de limitadores de velocidad. Un mes más tarde, la Junta responde que la crisis y los ajustes presupuestarios han reducido drásticamente las inversiones en materia de carreteras, que les desaconsejan expresamente las bandas sonoras, por las molestias que el ruido



causa a los vecinos, la necesidad –les recuerda– de realizar un análisis previo de impacto acústico en las viviendas cercanas –esto es nuevo, hasta este momento es nuevo, hasta ahora este argumento nunca lo había dado la Junta–, y tampoco recomienda en los tramos rectos inmediatamente anteriores a las curvas ningún tipo de... de reductor. Y que quieren un nuevo acuerdo plenario; o sea, apenas hacía dos años que habían mandado el acuerdo plenario anterior. Vamos, en definitiva, que volvían a empezar. Un sinsentido, un despropósito que solo lleva a poner en peligro a los vecinos y a que la seguridad vial sea un problema en el municipio, ya que la carretera en el casco urbano de Rágama, a su paso por el centro del pueblo, es un auténtico peligro.

Estamos ya en el año dos mil dieciocho y seguimos igual. Para unos meses de reductores de velocidad instalados, diez años de pelea administrativa, cuando a la Junta no les costó nada, que realmente lo pagó el ayuntamiento; se limitó a dar la autorización. Un problema muy serio de seguridad vial, que tiene en riesgo permanente a todos los vecinos de Rágama, que se solucionaría con una simple señal luminosa de peligro, o con unas bandas sonoras reductoras de velocidad o con cualquier tipo de modelo posible y legal de reducción de velocidad. Con cualquier tipo de paso de peatones, o sea, cualquier tipo de reductor de velocidad, se solucionaría, en estos momentos, el peligro que supone para Rágama la carretera que la atraviesa.

Es por lo que el Grupo Parlamentario Socialista planteó y plantea la siguiente propuesta de resolución: “Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a adoptar las medidas físicas disuasorias necesarias, como señales luminosas o acústicas, para controlar la velocidad y garantizar la seguridad vial, tanto a peatones como a conductores, en la carretera autonómica CL-610 a su paso por Rágama”. Esperando contar con el apoyo y respaldo de todos los grupos, por el momento nada más, presidente. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muy bien. Muchas gracias. Pues en turno de fijación de posiciones, por parte del Grupo Parlamentario Mixto, por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor procurador don Luis Mariano Santos Reyero.

EL SEÑOR SANTOS REYERO:

Bien. Gracias, señor presidente. Buenas tardes a todos, señorías. Resulta fácil para mí, de alguna forma, hacer pública mi posición en este caso, y resulta fácil porque creo que es un tema relativamente sencillo. Primero, porque, sobre todo, y sobre todo, viene exigido de parte del Ayuntamiento de Rágama. Quiero decir, si alguien conoce la realidad en concreto de lo que está pasando en esa carretera y lo que está pasando en ese núcleo urbano, desde luego, es el propio ayuntamiento. Para mí ya sería suficiente fundamento para apoyar esta... esta proposición no de ley, esta PNL, el hecho de que viniera por parte del ayuntamiento.

Después de todo lo que nos ha relatado la proponente, yo creo que no tenemos absolutamente ninguna duda de que no costaría tanto solucionar este problema y que sería una cuestión prácticamente de voluntad política hacerlo de la forma más rápida.



Yo lo único que sí que quiero expresar, y también lo hice en una proposición muy parecida a la que trajo también la misma proponente hace ya un tiempo, es que sí que expreso también... al igual que la Junta de Castilla y León en una contestación, sí que expreso mis dudas en cuanto al tema de la banda sonora. Y lo expreso en base a una experiencia, digamos, personal y local de... incluso municipal, si se me permite, y era exactamente ese impacto acústico que se produce con esas... con esa banda sonora.

Por lo demás, yo creo que hay que darle una solución. No sé si será la banda sonora, si será señalización vertical, la que sea, pero es evidente que no resulta tampoco difícil dar... dar solución a un problema de este tipo. Por lo tanto, va a contar también con nuestro apoyo.

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muy bien. Muchas gracias. Pues en turno de fijación de posiciones, por parte del Grupo Parlamentario Ciudadanos, por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor procurador don José Ignacio Delgado Palacios.

EL SEÑOR DELGADO PALACIOS:

Muchas gracias, señor presidente. Nosotros... Ciudadanos va a votar a favor de esta proposición no de ley. Y, efectivamente, no solo porque lo pida el ayuntamiento, además por unanimidad, sino porque es una cuestión fundamental la seguridad vial.

Yo... sinceramente, creemos que este tipo de cuestiones debían de ser ya estructurales, en el sentido que, de una vez por todas, la Junta de Castilla y León tenía que hacer caso a los ayuntamientos, porque es que es increíble. ¿Quién va a saber mejor los problemas de seguridad vial de las travesías, si hay problemas o no hay problemas con los vecinos, o vecinas, que el propio ayuntamiento? A veces ya rozamos el esperpento, rozamos yo no sé si la ineficacia, o rozamos lo que no está escrito. Porque uno, que sabe del asunto y que está en contacto con muchísimos alcaldes todos los días, últimamente ya se ha puesto de moda, efectivamente, que la Junta de Castilla y León autoriza, después de procelosos relatos de dimes y diretes, y por qué quieren, lógicamente, poner o no poner pasos elevados, tramos reductoras, etcétera, parece ser que la Junta ya lo que opta encima es que "páguesele usted", es decir, ¿eh? Y ya con eso parece que hasta se contentan; es decir, no solamente interfieren, no ayudan, sino que encima, en última instancia, son los propios ayuntamientos quien lo tienen que pagar. Y esa es una realidad, pues, lógicamente, aduciendo siempre pues a cuestiones presupuestarias, etcétera, etcétera. Me refiero sobre todo al tema de pasos elevados, que ya sabe usted que hay que llevar aglomerado, etcétera, etcétera.

Pero bueno, me refiero que, de una vez por todas... ya sabemos que las competencias en seguridad vial las tiene quien las tiene, pero vuelvo a decir que sirva, al fin y al cabo, para que los ayuntamientos, de una vez por todas, no digo que tengan la razón siempre, pero que, lógicamente... porque para eso también están los técnicos, y ya sabemos quién sabe de cada cuestión y cada situación, pero que, lógicamente, cuando alguien lo pide, pues lo pide por algo. Desde luego, cuando hay accidentes, cuando hay peligro, cuando hay un colegio, etcétera, etcétera, hombre, si esperamos a que ya tampoco haya colegio y tal, pues seguramente haya menos peligro. Pero,



vamos, la realidad de los pueblos de Castilla y León es la que es, y como es una cuestión tan de sentido común y tan lógica y tal, lo que tenemos que hacer es apoyar esta proposición no de ley, pues eso, como dice aquí, esperando que se tomen las medidas disuasorias necesarias, eso sí, entre la Junta de Castilla y León y el propio ayuntamiento, que yo creo que es el que sabe de esta situación. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muchas gracias. Pues en turno de fijación de posiciones, por parte del Grupo Parlamentario Podemos Castilla y León, por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor procurador don Carlos Eduardo Chávez Muñoz.

EL SEÑOR CHÁVEZ MUÑOZ:

Gracias, presidente. Nosotros vamos a votar también a favor de esta iniciativa. Pensamos que es necesaria... es necesario el arreglo de esta carretera. No voy a extenderme mucho más, más que llamar la atención sobre un hecho, y es que la Junta de Castilla y León, a menudo, por lo que venimos tratando en esta Comisión y por lo que hemos visto, hemos podido ver nosotros mismos, parece ser que no toma en consideración normalmente estudios globales de las carreteras, sino más bien por tramos, ¿no?

La CL-610 es una carretera que discurre, la mayor parte de ella, por la provincia de Valladolid, atraviesa varias localidades importantes. Y en algunos tramos sí hay... se han producido reparaciones, se han producido adecentamientos de la carretera y se han producido actuaciones para mejorar la seguridad vial. Por tanto, pensamos que debería revisarse de forma global para ver si, efectivamente, hay otros tramos de esta carretera que lo necesiten. Por tanto, vamos a votar a favor de la iniciativa.

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muchas gracias. Pues en turno de fijación de posiciones, por parte del Grupo Parlamentario Popular, por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra la señora procuradora María Isabel Blanco Llamas.

LA SEÑORA BLANCO LLAMAS:

Sí. Muchas gracias, señor presidente. Y voy a intentar ser breve también. La verdad es que el tema de las travesías y de la seguridad vial en las travesías es un tema sensible, no solamente en esta localidad, sino en todas las localidades de esta Comunidad. Y no pasa solamente con las carreteras de la Junta de Castilla y León, pasa con las carreteras provinciales y pasa incluso con las propias calles y las propias vías de los municipios, de los ayuntamientos.

Había algún procurador que decía "hay que hacer caso a los ayuntamientos, porque los ayuntamientos tienen razón". No en este caso, pero yo me pregunto cuántas veces reclaman algo para una travesía, para que lo haga otra Administración, y no lo hacen ellos en sus propias calles, que también son peligrosas y también hay problemas con los niños, con las escuelas, con los colegios. Entonces, hay que centrar un poco el tema.



Es verdad que el tema de las travesías es una vía de comunicación muy peculiar, o tiene una consideración muy peculiar: por un lado, son titularidad de la propia carretera, pero, por otro lado, el propio ayuntamiento tiene muchas competencias sobre esa vía. Cuando se instala una terraza en una travesía, por ejemplo, no se le pide autorización a la Junta de Castilla y León para poder instalar esa terraza -hablo de manera genérica, no hablo de este caso en concreto, que tiene una problemática en particular-.

Entonces, respecto a las reducciones de velocidad o los métodos para aumentar la seguridad vial, es verdad que inicialmente se autorizaba a los ayuntamientos para que ellos instalaran esas reducciones de velocidad en las travesías, en las carreteras. Yo, cuando antes hacía un gesto a la procuradora que presentaba la proposición no de ley, que le decía que no, no me refería a que no hubiera solicitado autorización el ayuntamiento, me refería a que es verdad que las bandas sonoras muchas veces no funcionan, que causan más problemas de los que pretenden evitar entre los propios vecinos, de ruido, que se levantan, etcétera. Que hay que buscar otra serie de medidas que limiten esa velocidad o que ayuden a limitar la velocidad, que a lo mejor no son ni los tacos ni las bandas reductoras propiamente dichas -es a lo que me refería antes cuando... cuando decía que no-.

Entonces, al principio la tendencia era que los ayuntamientos: yo te autorizo que tú instales los sistemas de reducción de velocidad y tú los instalas. Actualmente, que las condiciones presupuestarias es verdad que han cambiado, la... la Junta se está haciendo cargo de esas actuaciones, en las travesías. Ha empezado ya con una serie de actuaciones y yo sé que tiene la intención de incluir esta travesía dentro de este plan de actuaciones para reducir la siniestrabilidad en la vía, para aumentar la seguridad vial de la misma. Y que se hará a la mayor brevedad posible.

Nosotros aceptamos la proposición, lo único le instaríamos a, si es posible, eliminar "como señales luminosas o acústicas". Es decir, "instar a la Junta de Castilla y León a adoptar las medidas físicas disuasorias necesarias para controlar la velocidad y garantizar la seguridad vial, tanto a peatones como conductores, en la carretera autonómica CL-610 a su paso por Rágama". Por no limitar o por no marcar qué es lo que hay que hacer. Que lo decidan los técnicos, que son los que tienen que decir qué es más conveniente o cada cuánto se tiene que instalar una medida de seguridad vial o qué medida se tiene que instalar. Gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muy bien. Muchas gracias. Pues para cerrar el debate y fijar el texto definitivo de la resolución que propone, tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos, la señora procuradora doña Ana María Muñoz de la Peña.

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ:

Gracias, presidente. Bueno, muchas gracias a todos los grupos políticos por el apoyo, por el respaldo a esta iniciativa. Ciertamente, que venga avalada por el ayuntamiento y el respaldo del ayuntamiento convierte la iniciativa en ser de fácil respaldo, de fácil apoyo. Viene avalada con un acuerdo unánime de Pleno de hace años, y otro que harán muy pronto, porque la Junta nuevamente le pide un... un nuevo respaldo y apoyo unánime de Pleno, sin ninguna duda, votado a favor por todos los grupos políticos.



Es evidente que prefieren la seguridad vial al ruido, así lo han manifestado los vecinos. Cuando desde la Junta de Castilla y León les dicen que las bandas sonoras pueden provocar más perjuicios que beneficios, ellos anteponen la seguridad vial en su travesía, la seguridad de sus niños en el cruce del colegio, la seguridad de los conductores –que se topan con animales cruzando la calzada–, la seguridad de los propios peatones, a la posible molestia del ruido. O sea, hasta esos... hasta esos extremos.

Ciertamente, no somos técnicos. Los técnicos determinarán... –por eso ya le anticipo que sí que le vamos a aceptar la enmienda– los técnicos ya determinarán qué tipo de reductor de velocidad es más recomendable o más conveniente: la semaforización, por ejemplo; o bandas, si no sonoras, sí pasos elevados; bueno, pues no lo sé. Lo que es evidente es que hay que poner algo. Que solo dibujar en la carretera el peligro no es suficiente, hay que poner un sistema de reducción de velocidad que indique que, efectivamente... y te obligue a reducir la velocidad, porque es una recta que acaba en un estrechamiento con unas curvas. Claro, los frenazos en ese estrechamiento son muy muy peligrosos.

Por tanto, los técnicos determinarán cuál es el mejor sistema de reducción de velocidad, pero es evidente que necesitan un sistema de reducción de velocidad cuanto antes, porque son diez años de pelea administrativa. Cuando finalmente el ayuntamiento consigue la autorización y hace la obra por su cuenta, que no es su competencia... La carretera es... corresponde... la CL-610 es de la red básica de la Comunidad Autónoma, la red principal, la red más importante que tiene la Comunidad Autónoma, es de competencia de la Comunidad Autónoma. Por tanto, el ayuntamiento no tiene ningún tipo de competencia en esta carretera, ninguno. Es más, si hubiera tenido la competencia, el ayuntamiento, hace diez años que estaban puestos todos los reductores de velocidad posibles. No hubiera necesitado ni pedir autorización, esto estaría solucionado hace diez años. Y, sin embargo, llevan diez años en pelea administrativa con la Junta, para que les autorice a hacer algo que, además, pagaban ellos, cuando tampoco deben pagarlo. Porque no es un acto de generosidad que la Junta ahora se haga cargo de las travesías, no; es una obligación competencial. Es competencia de la Junta, son carreteras de la Junta de Castilla y León; por tanto, quien se tiene que ocupar del mantenimiento, conservación, reforma de trazado, firme, le corresponde a la Junta de Castilla y León, no le corresponde al ayuntamiento.

Entonces, si de verdad esto hubiera sido competencia del ayuntamiento, esto estaría solucionado hace diez años. Y, sin embargo, están supeditados a que la Junta autorice, a que la Junta les permita, a que la Junta... Y, claro, cuando por fin lo consiguen, pues bueno, viene la Junta y hace un riego asfáltico y tapa absolutamente todo lo que habían hecho. Por tanto, de nuevo otra vez a empezar la misma pelea. Que digo yo que la Administración tiene que tener memoria histórica, al menos reciente, una memoria reciente, ¿no?, de lo que ya han autorizado, de lo que ya han tenido, no volver a pedir de nuevo otra vez todos los mismos requisitos que habían pedido hace pocos años.

Y, hombre, que vuelvan a instalar lo que sea. En este caso, ya tendrá que ser la Junta de Castilla y León quien lo haga. Porque es evidente que el ayuntamiento, si luego la Junta va a hacer la obra de refuerzo prevista en el plan de carreteras, el ayuntamiento, si va a volver a poner indicaciones, señales, tal, y se lo van a volver a tapar en... bueno, pues al final tendrá que hacerlo quien de verdad tiene que hacerlo, quien de verdad es el competente, que es la Junta de Castilla y León.



Por tanto, fijo el texto definitivo, si le parece, presidente, y reiterando el agradecimiento a todos los grupos políticos por el apoyo y el respaldo. Y solamente una esperanza, y es que este plan que dice que quiere incluir las travesías en un plan de actuaciones, que sea, de verdad, de verdad, lo más rápido posible y que Rágama pueda ya disfrutar este año dos mil dieciocho con reductores de velocidad, antes de que, de verdad, la inseguridad vial en la que están viviendo día a día y permanentemente... quiero recordar, un tráfico de entre 250 y 300 camiones diarios, diarios, atravesando el municipio, son muchos, muchos vehículos pesados, y están viviendo en un riesgo permanente. Pues que cuenten con mecanismos de seguridad vial, de reducción de velocidad, lo antes posible; y, sobre todo, antes de que tengamos que lamentar algún disgusto por parte de cualquiera, ¿no?, de conductores, de peatones o de... de cualquier vecino del municipio.

Por tanto, procedo a fijar el texto definitivo, reitero, con la esperanza de que esto se acometa de la forma más rápida posible y en el menor plazo de tiempo: "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a adoptar las medidas físicas disuasorias necesarias para controlar la velocidad y garantizar la seguridad vial, tanto a peatones como conductores, en la carretera autonómica CL-610 a su paso por Rágama". Nada más, presidente. Y muchas gracias.

Votación PNL/000386

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muy bien. ¿Se entiende aprobada por asentimiento de todos los grupos políticos? Pues queda aprobada la proposición no de ley.

Pasamos... por parte del señor secretario se dará lectura al segundo punto del orden del día.

PNL/001219

EL SECRETARIO (SEÑOR MONTERO MUÑOZ):

Muchas gracias, señor presidente. Punto número dos: **Proposición No de Ley 1219, presentada por el Procurador don Luis Mariano Santos Reyero, para instar a la Junta a que se dirija al Ministerio de Fomento para que se produzca la supresión del peaje de la autopista entre León y Astorga (AP-71) rescatándola como se va a hacer con las radiales de la capital de España, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 221, de dieciocho de enero de dos mil diecisiete.**

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muchas gracias. Pues para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra el señor procurador proponente, don Luis Mariano Santos Reyero, por un tiempo máximo de diez minutos.

**EL SEÑOR SANTOS REYERO:**

Sí. Gracias, presidente. Bien, antes de defender la proposición no de ley, me gustaría, bueno, pues cambiar un poco la propuesta de resolución. Hay que recordar que esta proposición no de ley presentada, o que hoy se debate... hoy se debate... lo puedo hacer al final, lo voy a leer, voy a leer cómo quedaría, pero lo voy a hacer al principio para que me quede tiempo para la explicación. Yo no sé si es normal, si puedo hacerlo. ¿Lo puedo modificar? Pues sí, sí, yo lo he visto aquí. *[Murmullos]*. Vale, perfecto, pues perfecto. Lo modifico después, perfecto. Lo modifico después, pero ya adelanto que la voy a modificar.

Bien, pues comienzo el debate de la proposición no de ley. Creo que es importante establecer cuál ha sido el ritmo o cuál ha sido la posición del partido de la UPL durante los últimos 15 años con respecto a esta autopista, que fue abierta en el año dos mil dos. La verdad es que, desde aquel momento, este partido, el partido que yo represento, se mostró muy beligerante con la creación de una autopista de peaje que recorriera sus 37... esos 37 kilómetros, esos 37 kilómetros de la AP-71, que, por cierto, ahora viene a tener un coste aproximado de 5 euros, y que convierte a esta autopista, entre otras, una... en una de las 12 más caras de toda España, para recorrer esos 37 kilómetros.

Desde aquel entonces, digo, la UPL siempre se ha propuesto o ha considerado que esta autopista no tenía ningún sentido de la forma que estaba concebida, como una autopista de peaje. Porque, al final, lo que iba a suceder... -ya lo avisábamos en el año dos mil dos- lo que iba a suceder es que iban a seguir transitándose... transitando los coches por esa Nacional 120, sin utilizar la carretera AP-71. Y la verdad es que cuesta crearlo, pero ya en aquel año nosotros acertábamos. Porque lo que se ha demostrado en estos 17 años, con unas pérdidas aproximadas de más de 20 millones por parte de la concesionaria, es que la gente sigue utilizando la Nacional 120, que tiene una fluidez de más de 23.000 vehículos diarios, y sigue infrautilizando esos 37 kilómetros de la AP-71. Y no es por dar la razón a la UPL, sino porque, repito, es uno de los tramos más caros y la gente prefiere hacerlo por la Nacional 120.

¿Qué ha ocurrido? Que en otra proposición... en el mes de abril del dos mil dieciséis, la UPL presenta otra proposición no de ley, en la que pide que, al albur de esos programas que saca el Ministerio de Fomento, con respecto a incentivar o a subvencionar los peajes de los vehículos pesados, se pueda intentar, repito, incentivar esos... esos peajes y desviar algo del vehículo... del tráfico de esos vehículos pesados por la AP-71, a fin de dar fluidez a la Nacional 120.

Se aprueba esa proposición no de ley, se aprueba en una Comisión de Fomento, repito, del trece de abril de dos mil dieciséis. Y, a partir de ahí, esto duerme el sueño de los justos hasta que el consejero decide retomar esa proposición no de ley que ha aprobado esta Cámara y, de acuerdo con el Ministerio de Fomento, acuerdan acceder a ese incentivo de... del peaje de los vehículos pesados, pero con una particularidad: obligar a esos vehículos pesados a utilizar la AP-71.

Nosotros, en una medida que podría incluso, de alguna forma, hasta satisfarnos, como es la de intentar desviarla, intentar dar fluido a ese... a ese tráfico, lo podríamos haber considerado aceptable, siempre y cuando no se hubiera obligado. Porque entendemos que, para determinados transportistas, la obligación de pagar una parte, por muy pequeña que sea, desde luego, puede influir negativamente en



lo que puede ser la cuenta de resultados de esos pequeños autónomos; no de los grandes transportistas, pero sí de esos pequeños autónomos.

La seguridad vial de esa Nacional 120 nos preocupa muchísimo. Por lo tanto, entendemos que hay que dar una solución definitiva a esta situación. Y por eso planteábamos esta proposición no de ley. Planteábamos esta proposición no de ley para ir a solucionar el problema de forma definitiva, y la planteábamos pensando en que la solución ya no tiene que pasar por el incentivo de esos peajes o por intentar subvencionar esos peajes, sino debe de pasar por que una infraestructura como la AP-71 sea utilizada realmente por todos aquellos que lo demandan. Teniendo en cuenta, además, que estamos hablando de una carretera que va a unir, o que une, León y el Bierzo, y que, además, tiene vital importancia, porque en ella desembocan la mayor... desemboca el vehículo pesado, los vehículos pesados del mayor polígono industrial que en estos momentos probablemente tenga León, con un tráfico muy importante, incluso con el anuncio próximo de nuevos proyectos logísticos, o plataformas logísticas, que, probablemente, incluso aumenten... incluso aumenten mucho más ese tráfico y pongan... y pongan las dificultades... aumenten las dificultades todavía, pensando en la seguridad vial de todos aquellos coches que utilizan la Nacional 120.

Por lo tanto, proponíamos esta... esta PNL con la intención de que se aprobara la supresión total de los peajes de la autopista entre León y Astorga. Y en su momento, cuando concebimos esta proposición no de ley, lo hacíamos porque comenzaban a sonar voces que decían que el Ministerio de Fomento iba a rescatar aquellas radiales que circundaban sobre todo la capital de España. Y, al... aprovechado esta oportunidad, a nosotros nos parecía oportuno recordar al Ministerio de Fomento la posibilidad de que incluyera para su rescate el peaje de la autopista entre León y Astorga.

Yo creo que ahora, más allá de hablar de rescates y de hablar de otras cuestiones, lo que creo que debemos de... de llegar al acuerdo... y eso es lo que vamos a proponer en la siguiente... en la siguiente intervención, vamos a proponer eliminar esa última parte de la resolución -ya lo adelanto-, con el fin de dejar simplemente, pues eso, que se realicen los trámites necesarios para la supresión del peaje de la autopista entre León y Astorga, la AP-71. Recordando, señorías, que la historia de esta... de esta autopista de peaje indica que hasta el dos mil cincuenta y siete seguiría teniendo concesión, seguiría estando bajo la concesión de la empresa -no sé si es Abertis, creo que es, la que lo tiene-, y que, probablemente, si no hacemos absolutamente nada, continuaremos durante todo este tiempo teniendo una inmejorable infraestructura al lado, que está prácticamente vacía, y seguiremos viendo a todo el... todo el tráfico intenso por la Nacional 120, y que esa autovía... autopista, que puede mejorar sobre todo la seguridad vial y la fluidez del tráfico, siga estando, repito, vacía.

Si a eso le unimos lo que ya es de... de conocimiento por parte de todos ustedes, que rondará los 20 millones de pérdidas de la concesionaria en estos escasos 16 años, desde luego, aconsejan que, por todas las cuestiones, se proceda a tomar medidas para la supresión de esos peajes. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muchas gracias. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor procurador don José Ignacio Delgado Palacios.

**EL SEÑOR DELGADO PALACIOS:**

Muchas gracias, señor presidente. Desde luego, la solución, para nosotros, no es nacionalizar todas las carreteras, sobre todo sin aclarar cómo se van a... a sufragar y a costar a las arcas públicas esta situación. Es decir, podemos nacionalizar absolutamente todo, o que reviertan al Estado y sean gratuitas, pero, desde luego, tanto esas pérdidas como ese coste y ese contrato que está firmado, en este caso, también hay que resolverlo. Porque, en fin, yo creo que, desde luego, no podemos votar nada a favor del rescate, eso está claro. Ya veremos a ver en qué termina la última proposición por parte de la Unión del Pueblo Leonés, pero esto yo creo que no es la solución.

Primero, porque creemos que los contratos o los convenios hay que cumplirlos, y, efectivamente, en este caso de esta autopista, termina, como bien ha dicho el ponente, en el dos mil cincuenta y siete. Y, fíjese, no es por compararse con nadie, ni mucho menos, pero es verdad que incluso hay aquí autopistas, como bien sabemos todos, como la AP-1 o la AP-6, que es que esos plazos de contratos se han superado y, lamentablemente, se han vuelto a alargar y a extender en el tiempo. Lo cual, pues todavía es mucho más nefasto y, por supuesto, mucho peor.

Desde luego, yo creo que aquí subyace pues que aquí ha pasado lo que ha pasado, tanto con el Partido Popular, o el Partido Socialista, en los sucesivos años anteriores, pues ha habido concesionarias, ha habido contratos, que no sabemos muy bien con qué criterios, pero, evidentemente, sean cuales sean, que se supone que era para hacer, primero, un bien al sector público, y una contrata, y unas concesiones de autopistas que fueran viables, cuando han ido mal, como es el caso de las radiales o algunas otras, resulta que aquí el que paga es el Estado, en vez de... en vez de las concesionarias o las empresas que así lo hicieron.

Y, desde luego, nosotros ya, desde Ciudadanos, hemos intentado incorporar, y se incorporó a esta nueva Ley de Contratos del Sector Público que esos rescates con dinero público nunca se vuelvan a producir. Es decir, aquí cualquier negocio, lo haga una gran empresa o lo haga un autónomo, es un riesgo como... para cualquiera, y si va bien, va bien, pero si va mal, lógicamente, tiene que asumir también su parte alícuota de responsabilidad. No es así que aquí hagamos concesiones de autopistas, que si gana dinero lo gana yo, pero si se pierde dinero, como ha pasado con las radiales, que son 2.000 millones -estimamos-, aunque algunos hablan de 4.500 millones de euros, lo pague el Estado. Con lo cual, sinceramente, esto no tiene ni pies ni cabeza, y, desde luego, no es un Estado moderno, ni se puede consentir de otra manera.

Y luego, además, porque cuando este tipo de cuestiones que las acoge el Estado, ese dinero se detrae de otras partidas presupuestarias, lógicamente, que dejamos de percibir. Y si son contratos, yo le vuelvo a... en este caso, a la oportunidad o no, si se hizo bien las previsiones de esta autopista; suele pasar en casi todas, pero también es verdad... y nosotros apoyamos esa proposición no de ley que la UPL trajo el trece de abril del dos mil dieciséis, que esa sí que la vemos muy razonable, que hablaba muy claro que instaban las Cortes al Ministerio de Fomento a introducir en la AP-71 entre Astorga y León el plan del Gobierno para desviar parte del tráfico pesado de las carreteras nacionales, aplicando los descuentos correspondientes. Y eso sí que lo vemos más justo, más ecuánime. Y, en ese sentido, sobre todo pensando en la seguridad vial; yo ya no sé si entramos en que es obligatorio o no obligatorio, sobre



todo a los grandes camiones, que son los que más retrasan y entorpecen el tráfico, pero, desde luego, son medidas que siempre vamos a tomar en ese sentido.

Y, bueno, yo creo que, por no extendernos más, esperando, sobre todo, vuelvo a decir -no sé si luego habrá un receso o no-, entre todos los grupos parlamentarios, para ver si podemos llegar a algún acuerdo. Pero, desde luego, con esta tesitura y con estos planteamientos, la postura de Ciudadanos es muy clara... muy clara, y no la podemos aceptar. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muchas gracias. Pues en turno de fijación de posiciones, por parte del Grupo Parlamentario Podemos Castilla y León, por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor procurador don Carlos Eduardo Chávez Muñoz.

EL SEÑOR CHÁVEZ MUÑOZ:

Gracias, presidente. Nosotros estamos de acuerdo en parte con esta proposición no de ley. La parte con la que estamos de acuerdo es con la de que habría que eliminar los peajes de las autovías; pensamos que, efectivamente, es una situación injusta. Ya los tribunales europeos se han pronunciado al respecto, por ejemplo, de alguna otra autopista de peaje que hay en España. Y creemos que no es más que una manera de hacer un negocio indefinido a costa, en muchos casos, del sufrimiento de muchos ciudadanos. Por tanto, pensamos que hay que tender a la eliminación de estos peajes.

No estamos de acuerdo, sin embargo, con la parte en la que se habla del rescate. Creemos que ese rescate no puede producirse en el sentido de que el Estado no debería hacerse cargo de la mala praxis, si la hubiese, de una empresa privada. La empresa privada, si es que de verdad estamos en un sistema de mercado libre, tiene que hacerse cargo de su propia responsabilidad y de sus propios asuntos. Y, en este sentido, lo que sí que creemos es que el Estado precisamente lo que tiene que hacer es que todos los ciudadanos puedan acceder y puedan tener las mismas oportunidades para... en este caso, para circular por una autovía, algo que no se está produciendo desde el momento en el que el Ministerio ya obligó a los camiones a tener que desviarse de la nacional y entrar en la autovía... en la autopista, lo cual, a nuestro juicio, supuso una especie de rescate encubierto. En una autopista donde no había apenas tráfico, una autopista que estaba teniendo pérdidas por parte de la empresa concesionaria, obligamos a los camiones a tener que pasar por ahí, para que la empresa pueda hacer negocio y para que la excusa de tener un peaje pues pueda seguir funcionando.

Por tanto, nuestra posición creo que es clara. Así, además, lo expresamos... ayer, si no me equivoco, en el Congreso de los Diputados se votó algo parecido, referente a los peajes de todas las autopistas de España, donde se pedía precisamente la eliminación. Creo que el Partido Popular y Ciudadanos volvieron a ponerse juntos, en el mismo bando, se abstuvieron esta vez, no votaron en contra, como ha anunciado aquí el procurador de Ciudadanos. Y es que yo creo que en esa... bueno, pues que puede haber a veces contradicciones, ¿no?, a la hora de enfocar este tema, porque, como digo, las soluciones como los descuentos que se aplicarían, que se han mencionado, creo que al final siguen teniendo esa especie de rescate encubierto, ya que



no deja de ser el Estado el que aplica esos... esos descuentos y no deja de ser el Estado el que pone el dinero para que puedan circular por ahí los vehículos sin tener que pagar ese peaje de primeras, ¿no?

Por tanto, creo que si se modifica la proposición no de ley en el sentido de que se elimine el peaje, nosotros votaremos a favor; si se mantiene la referencia a ese rescate de las autopistas, pues nosotros nos tendremos que abstener.

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Pues muy bien. Muchas gracias. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Socialista, por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor procurador don Celestino Rodríguez Rubio.

EL SEÑOR RODRÍGUEZ RUBIO:

Gracias, presidente. A mí sí me gustaría, antes de empezar el debate, contextualizar la situación de esta infraestructura y las condiciones que han llevado a la concesión de esta infraestructura. Era una infraestructura que inicialmente nacía con una concesión de peaje hasta el año dos mil veintiuno. Es decir, que inicialmente hubiese entrado en ese paquete inicial de infraestructuras que ahora parece que todos apoyan, o apoyamos, el que queden sin peaje, una vez que termine la concesión.

Es verdad que en el caso de esta infraestructura, en el año dos mil dos, se tomó la decisión de prorrogar la concesión y, por lo tanto, el pago de peajes por parte de los usuarios del dos mil veintiuno al dos mil cincuenta. En aquel momento, Álvarez Cascos, un gran gurú de las infraestructuras, decidió prorrogarla del dos mil veintiuno al dos mil cincuenta. Por lo tanto, creo que eso es lo primero que tenemos que poner en contexto.

Esta infraestructura nació con un peaje hasta el año dos mil veintiuno, pero en el año dos mil dos el Gobierno del PP la prorroga hasta el año dos mil cincuenta el peaje de esta infraestructura. Por cierto, solo hay cuatro autopistas... autopistas -perdón- en el país que tengan una concesión superior a esta, cuatro. No existen más en España que vayan con una... con una concesión más allá de esta fecha. Por tanto, en primer lugar, sí quiero contextualizar, para que el debate quede claro de cómo nació esta infraestructura y cómo se fue modificando con el paso de los años.

Por entrar en el contexto de esta... de esta autopista, creemos que es muy importante por el tema de la seguridad. Según datos de la Dirección General de Tráfico, tan solo en los últimos cinco años, en los últimos cinco años, ha habido 622 accidentes en la Nacional 120, que es la nacional alternativa sin peaje a esta autopista; 622 accidentes, con 8 fallecidos, 26 heridos graves y 217 heridos leves. Con esto, que quede claro que no quiero imputar esto a nadie, simplemente estoy contextualizando cuál es la situación; que quede claro y que nadie se sienta molesto. Esta es la situación que vivimos en la Nacional 120, paralela a la AP-71.

Por lo tanto, es fundamental el buscar una solución, entre todos, a una infraestructura que tiene una prórroga de peaje hasta el año dos mil cincuenta, y que en la carretera paralela que hay para no tener que pagar bonificaciones se han producido en los últimos cinco años 622 accidentes. Ese es el contexto.



¿Qué ha hecho el Partido Socialista al respecto? El Partido Socialista, al respecto, ha elevado el debate al Senado, que es donde hay competencias en esta infraestructura. De esta manera, en julio del año dos mil diecisiete, el Partido Socialista lleva una iniciativa al Senado, donde le exige al Ministerio de Fomento que aporte una solución urgente, a nuestro entender, a esta infraestructura. Unos meses después, en noviembre del año dos mil diecisiete, y de manera oficial, el Ministerio de Fomento contesta al Grupo Socialista que va a poner en marcha un estudio para ver qué alternativas se pueden buscar para liberar el peaje de esta infraestructura.

Por tanto, a mi entender, y resumiendo, la historia de la autovía y, por lo tanto, hasta qué fecha tenemos concesión, la problemática que tenemos con esa autovía y, por lo tanto, el grave problema que supone para los usuarios que no pagan el peaje el riesgo de circular por una carretera nacional de más accidentes, y cuál ha sido la posición del Partido Socialista en relación a esta infraestructura.

Bien, dicho esto y expuesto esto, nuestra intención es sumarnos, ¿cómo no?, a un acuerdo global, como ya hemos exigido en el ámbito nacional, que busque... en este caso de esta autovía, que la prórroga hasta el dos mil cincuenta, que busque una solución que permita... que permita liberalizar el peaje, o parte del peaje, de esta infraestructura, ya que no ocurre como en las que terminan en el dos mil veintiuno, donde es tan sencillo como no prorrogar más la concesión y, por lo tanto, pasar directamente a ser una infraestructura pública de servicio gratuito para los usuarios. Ya tendríamos que entrar en otro debate, que sería mucho más extenso, de cómo se va a mantener todo eso. Pero bueno, eso hoy no toca.

Si bien, el tema, el tema que tenemos en ello es que la propuesta que se ha hecho por parte del Grupo Unión del Pueblo Leonés, en el contexto general que nosotros la apoyamos, sí que nos parece que existe un defecto de forma, que habría que redactar, porque se plantea el rescate de una... de una autovía, en la cual la concesionaria no ha declarado quiebra. Desgraciadamente, en este país, aquellas autovías... aquellas autopistas -perdón- que declaran quiebra, el Estado, obligatoriamente, es subsidiario y tiene que hacerse cargo del rescate de las mismas. Gobierna quien gobierne, sea de un color o sea de otro, nos guste más o menos, el Estado es subsidiario de aquellas radiales, como las que ha habido en Madrid, de principios del año dos mil, mal planificadas, que posteriormente hubo una sentencia que recalificó el suelo muy por encima de lo que estaba inicialmente y, por lo tanto, se hicieron totalmente inasumibles para el Estado español.

Dicho esto, nosotros le planteamos a la UPL, a la Unión del Pueblo Leonés, que, como ya hicimos en el Senado de manera muy anterior a la iniciativa que se ha traído a estas Cortes, nos queremos sumar, ¿cómo no?, a buscar una solución y un texto conjunto que inste al Gobierno de España a liberalizar... a bonificar de alguna manera el peaje o el transporte, o parte de la infraestructura, pero que no sea un rescate, porque un rescate tiene que ser para aquellas concesiones que estén quebradas. Por lo tanto, abriríamos un debate, yo creo, irracional, en el sentido de que estaríamos hablando de rescatar algo en lo cual la concesionaria no ha trasladado que tenga ninguna quiebra ni problemas económicos.

Por lo tanto, esas son... ese es... la propuesta que tenemos desde el Grupo Socialista, y estamos dispuestos a negociar con el proponente, ¿cómo no?, un texto que satisfaga a todos y que se mantenga la esencia del debate, que es el de permi-



tir que haya transporte que pueda circular de manera bonificada o gratuita por una infraestructura, implementando la seguridad de una nacional para aquellos que no quieran circular, pagando parte o no pagando nada, por la autopista. Gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muchas gracias. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra la señora procuradora doña María Isabel Blanco Llamas.

LA SEÑORA BLANCO LLAMAS:

Sí. Muchas gracias, señor presidente. En primer lugar, al hilo de las intervenciones de alguno de los portavoces, me gustaría hacer una reflexión: cuántos gurús de las infraestructuras, ¡por Dios!, ha tenido este país. Porque a mí se me viene a la cabeza ahora mismo otro ministro, que por una autovía que costaba 125 millones estamos pagando todos los españoles 900, a no sé cuántos años, también por un contrato de colaboración público-privada, el ministro Blanco, de un Gobierno Socialista. Por eso, madre mía cuántos gurús de las infraestructuras hemos tenido en este país.

Yo he oído aquí diferentes términos: rescate, liberalización. Y yo creo que es importante saber de lo que estamos hablando. Es más, he oído a algún portavoz decir el sufrimiento de... de los vehículos o de los conductores que tienen que utilizar la carretera. Bueno, el mismo sufrimiento de todos los que tenemos que pagar una hipoteca a final de mes. Yo llego, contrato una hipoteca a veinticinco años, y la tengo que pagar todos los meses; a los dos, tres, quince años, no le digo a nadie "oye, mira, que es un sufrimiento, págamela". Pues lo mismo es esto. Esto es un contrato que se firma con una empresa... *[murmullas]*

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Por favor, por favor.

LA SEÑORA BLANCO LLAMAS:

... y en las condiciones de ese contrato lo que se dice es: hay una construcción de una autopista, hay un mantenimiento de una autopista, y la forma de pago de esa autopista es a través de los usuarios de la misma. Liberalizar unos peajes ahora mismo, eliminar unos... unos peajes ahora mismo, implica un desembolso económico, que hemos de pagar, o que hemos de asumir, todos, porque es la rescisión o la anulación de un contrato. No digo ya si hablamos de un rescate de una autopista, que no procede en este caso. En el caso de las radiales, el Estado es subsidiario de las mismas, y lo que tiene que hacerse es cargo de esas... si la empresa que las explota ha quebrado, ha de hacerse cargo de esas infraestructuras, cosa que no es este caso; por lo tanto, no procede hablar de rescate.

¿Hablar de liberalización? Bueno, no podemos liberalizar todo lo que tenemos que pagar cuando hay unos contratos firmados que han de cumplirse, como es en este caso. Nosotros entendemos que, desde luego, la situación de esta autopista no es comparable ni con la AP-6 ni con la AP-1, que son problemas muy puntuales y muy



concretos: concesiones que acaban ahora, o vías de comunicación muy conflictivas, con una densidad de tráfico muy superior a la que tiene esta carretera nacional, las vías nacionales.

¿Por qué se ha optado en esta carretera, igual que en las otras, y haciendo un gran esfuerzo presupuestario, por bonificar a los vehículos pesados que circulen por las autovías, o por las autopistas en ese caso, por bonificar la mayor parte del peaje? Para reducir, precisamente, la siniestrabilidad de esas vías.

Por lo tanto, nosotros no podemos apoyar esta... esta proposición no de ley, una proposición que dice... eliminando lo del tema de los rescates, que se suprima... “realicen los trámites necesarios para la supresión del peaje de las autopistas”. Dar por hecho que procede el peaje; es decir, cuando estamos diciendo que se suprima el peaje, es que se puede suprimir, estamos dando por hecho que se puede suprimir. Y nosotros entendemos que este no es el caso. La línea de actuación que planteamos aquí, que ya ha expuesto el consejero, que se llegó a un acuerdo en anteriores PNL, sobre la que se ha trabajado y que ha dado el resultado de que... que se puso de manifiesto en noviembre del dos mil dieciséis de bonificar el 75 % de ese peaje para los vehículos pesados, entendemos que es la más adecuada y la más correcta en este caso. Y me reitero, cuando se firma un contrato con unas condiciones determinadas, esos contratos entendemos que están para cumplirlos. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muchas gracias. Para cerrar el debate y fijar el texto definitivo de la resolución que propone, tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos, el señor procurador don Luis Mariano Santos Reyero.

EL SEÑOR SANTOS REYERO:

Bien. Gracias, presidente. Por ir... por ir por turnos. Bien, decía el portavoz del Grupo Ciudadanos, no sé si... que no se podía nacionalizar todo. Hombre, yo... esto es como todo, es como si creemos en la sanidad pública -y permítame el símil-, claro, no se puede nacionalizar todo, no, no, es mejor privatizarlo todo. Cada uno... cada uno se define políticamente como... como quiere, y, además, yo creo que todos... todos merecemos el respeto suficiente para que nuestras posiciones ideológicas queden de la forma que queden.

Dicho esto, yo sí que le quiero plantear al portavoz del Grupo Ciudadanos, él que... si me lo permite, y no es ninguna cuestión, digamos, que busco la confrontación dialéctica, pero usted, que defiende fundamentalmente posiciones liberales, ¿podría entender que una empresa en este país, durante los últimos 17 años, pierda 20 millones de euros, que año tras año tenga pérdidas en la... en el uso o en el disfrute de su empresa y que aún siga ejerciendo esa empresa? ¿O, por contrario, puede pensar que eso que usted... contra lo que usted dice que debemos luchar, que es contra el rescate de determinadas radiales, por ejemplo, no pueda ser... -y se lo digo como una pregunta que queda ahí en el aire- no puede ser que a alguna de estas concesionarias al final se les rescate en Madrid, por ponerle un ejemplo, se les inyecte dinero por algún lado y puedan permitirse o asumir determinadas pérdidas en otros sitios, independientemente de la seguridad vial, independientemente de los accidentes e independientemente de que esa sea una política pública acertada o no



acertada? Yo, más allá de... digo que son preguntas que usted puede responder en su momento, o que por lo menos le pueden ayudar también a... a plantear el sentido de su voto, que yo espero que pueda cambiar; yo lo único que le digo es que lo lógico es que, sobre todo, nosotros nos preocupemos por los ciudadanos, nos preocupemos por la seguridad vial, nos preocupemos por la seguridad pública, nos preocupemos por que las infraestructuras sean creadas para ser utilizadas, no sean creadas única y exclusivamente para que queden en el vacío o para que duerman el sueño... el sueño de los justos.

Yo repito que espero que reflexione y que cambie el sentido de su voto, aunque, probablemente, si cambia el sentido de su voto, de alguna forma, bueno, pues se establecerá una posición de partida, desde luego, yo creo que mucho más justa con los ciudadanos de León, en este caso, ¿no?

Con respecto a Podemos, yo estoy de acuerdo con él, estoy de acuerdo. Es decir, el planteamiento de esta proposición no de ley... yo creo que lo he dicho al principio, nuestro planteamiento era plantear, o decir, o hablar del rescate, pero no porque a nosotros nos interesara el rescate, sino porque en aquel momento era lo que planteaba el propio Ministerio de Fomento. Es que el ministro salía cada dos por tres diciendo que iba a rescatar las autopistas, ¿de acuerdo?, y hablaba sobre todo de las radiales. Y repito lo mismo... el mismo argumento que le decía al portavoz de Ciudadanos, es decir, lo triste sería que rescatara a Abertis o las autopistas de Abertis en cualquier otro sitio, que también pueden ser deficitarias, y con ese dinero le diera para seguir manteniendo la concesión en lugares como Astorga o como la AP-71, eso es lo triste. O se rescata a todas o no se rescata a ninguna, o se rescata a todas o no se rescata a ninguna, porque es muy difícil que los políticos... y yo estoy convencido que ninguno en esta Cámara puede elegir... puede elegir cuáles son más importantes, si los heridos de Burgos, si los heridos de León, si los heridos de Madrid, si los heridos de Barcelona. Quiero decir, para todos, estoy convencido que para todos nosotros son... tienen la misma validez y la misma... y el mismo dolor, ¿de acuerdo?, y todos vamos a trabajar por que en ningún sitio.

Con respecto al Partido Socialista, le digo lo mismo, es decir, yo le agradezco que me plantee esa enmienda, entre otras cosas porque lo he planteado yo antes, y estamos de acuerdo, quiero decir, estamos de acuerdo. Yo ya se lo adelanto, porque ya lo dije al inicio de mi intervención, yo creo que vamos a... a eliminar ese... ese párrafo, sobre todo donde habla del rescate, por lo que usted dice también, porque probablemente no tenga un encaje legal, y yo lo entiendo. Yo he querido explicar desde el primer momento por qué nosotros... no era una cuestión de defecto de forma, señor Celestino, era una cuestión que en aquel momento se planteaba, y estoy diciendo que esta proposición no de ley está presentada en el año dos mil dieciséis, ¿eh?, y que era un momento en el que el Ministerio de Fomento decidía hablar de rescates. Y, claro, cuando... repito, cuando alguien habla de rescates en Madrid, por muy capital de España que sea, pues hombre, uno también le entra un poco la duda de decir aquí no puede haber ciudadanos de primera ni ciudadanos de segunda, y, por lo tanto, si hay rescate en Madrid, tiene que haber rescate en León y tiene que haber rescate en Burgos y tiene que haber rescate en Segovia. Y, si no, eliminamos los rescates; y yo estoy de acuerdo en eliminarlos, los eliminamos. Tenemos que trabajar para liberalizar esas... autopista, no solo la autopista la AP-71, pero sobre todo en este caso, porque es de la que estamos hablando.



Por lo tanto, repito, creo que los datos que ha dado usted también son suficientemente clarificadores en cuanto a los accidentes y en cuanto a los muertos, y para la gente que, bueno, pues lo sufrimos más veces, pues resulta realmente sencillo entender que, de la forma que está concebida esta infraestructura, estamos asumiendo un riesgo de seguridad vial que no debemos de permitirlo y que no podemos estar contentos.

Y a mí... y aquí ya enlace directamente con la portavoz del Partido Popular. Es que a mí es lo que más me ha chocado, señora portavoz. Es decir, yo puedo entender posiciones políticas de cualquier tipo, yo puedo entender incluso que usted me diga que el Partido Popular considera que no se puede rescatar, que no se puede suprimir; si lo puedo entender, es decir, es una posición política, y yo las respeto todas. Lo que ya no puedo entender es que me hable usted de liberalizar en unos sitios y liberalizar en otros, y decirme que existen unos casos en los que sí se puede liberalizar y en otros no. Eso es lo que ha dicho; lea usted después en el... cuando acabe la Comisión, probablemente podrá verlo; o yo por lo menos así lo he interpretado.

Porque, fíjese, esto entronca directamente con lo que yo he dicho en esta segunda intervención prácticamente en su totalidad. Yo entiendo que los ciudadanos de León, los ciudadanos de León, los ciudadanos que utilizan la AP-71, tienen el mismo derecho... no más ni menos, ni más ni menos, tienen el mismo derecho que tienen los que utilizan la AP-71... -perdón- la AP-1 y la AP-6, el mismo, ni más ni menos. Porque, como he dicho antes, estoy convencido de que todos sabemos y que todos entendemos que duelen lo mismo los heridos de una que duelen lo mismo los heridos de otra.

Por lo tanto, repito, mi proposición no de ley, si me lo permiten, y yo no sé si ahora es el momento de leerla, de cómo quedaría la propuesta de resolución, ¿de acuerdo?, que quedaría idénticamente, solamente que eliminaría la última... la última frase. Es decir: "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a que se dirija al Ministerio de Fomento para que se realicen los trámites necesarios para la supresión del peaje de la autopista entre León y Astorga AP-71".

Dicho esto, realmente resulta frustrante que algún procurador se... de alguna forma, se acomode o considere suficiente las decisiones que se han tomado en la última... en la última proposición... -perdón- en el último movimiento del consejero de Fomento, de la Consejería de Fomento y el Ministerio de Fomento. Quiero decir, es positivo, yo no voy a negar que no sea positivo el incentivo, porque nosotros lo pedíamos en su momento, es positivo el incentivo... de incentivar -perdón- el vehículo o los vehículos pesados, el tráfico de vehículos pesados para intentar desviarlos de la Nacional 120 a la AP-71. Pero, ojo, para aquellos que defienden fundamentalmente esos postulados de no influir en el mercado y demás, desde luego, no parece muy lógico defender que se obligue a alguien a utilizar una infraestructura, ¿eh?, en vez de suprimir el peaje y beneficiarnos todos de ello.

Y como yo, y como estoy seguro que todos ustedes gobiernan y participan en política para el beneficio de la mayoría, de la inmensa mayoría y de la generalidad de los ciudadanos, estoy convencido también que, después de mi intervención, todos van a apoyar esta proposición no de ley según ha quedado. Muchas gracias.



Votación PNL/001219

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muy bien. Muchas gracias. Pues concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley. ¿Votos a favor? Nueve. ¿Votos en contra? Nueve. Pues el resultado es el... *[Murmullos]*. ¿Eh? Pues entonces está mal... *[Murmullos]*. ¿Votos a favor? Es que... ocho... ya, pero no dice nada. ¿Votos en contra? Nueve. ¿Abstenciones? Una. El resultado de la votación es el siguiente. Votos emitidos: dieciocho. Votos a favor: ocho. Votos en contra: nueve. Abstenciones: uno. En consecuencia, queda rechazada la proposición no de ley debatida.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR BLANCO MUÑIZ):

Tercer punto del orden del día. Por el señor secretario se dará lectura... *[Murmullos]*. Ya está votado. Por el señor... *[murmullos]* ... por el señor secretario se dará lectura del tercer punto del orden del día.

PNL/001513

EL SECRETARIO (SEÑOR MONTERO MUÑOZ):

Muchas gracias, señor vicepresidente. Punto número tres: **Proposición No de Ley 1513, presentada por los Procuradores don Ricardo López Prieto, don Carlos Eduardo Chávez Muñoz, doña Lorena González Guerrero y don Juan Pablo Fernández Santos, instando a la Junta de Castilla y León a la restauración de la bolera de Caboalles de Arriba, la puesta en valor de la Casa del Parque del Espacio Natural Alto Sil, así como la promoción y la participación necesaria para declarar la zona Espacio Natural Protegido, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, 288, de quince de junio de dos mil diecisiete.**

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR BLANCO MUÑIZ):

Muchas gracias, señor secretario. Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra, en representación de los señores procuradores proponentes, don Ricardo López Prieto, por un tiempo máximo de diez minutos.

EL SEÑOR LÓPEZ PRIETO:

Gracias, vicepresidente. Buenas tardes a todos y a todas. Bien, pues traemos una proposición no de ley sobre varias actuaciones que reclamamos para un municipio que se denomina Caboalles de Arriba, que es una localidad de la comarca de Lacia, una pedanía perteneciente al municipio leonés de Villablino, que linda con el Principado de Asturias por el Puerto de Cerredo, y esta localidad es una localidad idónea para... para conocer los valores culturales y naturales de un espacio natural, como es el Alto Sil, a través de la visita de la casa del parque.

En esta localidad, en el año dos mil nueve, se construyó una bolera, en base a una licitación de la Junta de Castilla y... de León. Estamos hablando, tal y como nos han transmitido los vecinos y las vecinas de esta localidad, de una infraestructura



muy importante. Esta localidad... la junta vecinal de esta localidad llegó a tener en el año dos mil quince un equipo federado en la liga asturiana de bolo vaqueiro, y era donde jugaban. Pero le dio poco tiempo porque en el año dos mil quince esta infraestructura se hundió y, desde entonces, pues sigue sin repararse. Aquí tienen unas fotos *[se muestran unas imágenes]* para que vean cómo... cómo es el estado de esta bolera desde el año dos mil quince, hace aproximadamente tres años. *[Murmullos]*.

Como he dicho, esta localidad es un lugar idóneo para conocer los valores culturales y naturales, porque, a través de esta... a estas infraestructuras se llega a través de una... de una vía verde, la vía verde de Laciana, que, como digo, nos lleva hasta varias infraestructuras: esta bolera de Caboalles de Arriba, el centro de interpretación, conocido como el Centro del Urogallo, y también hay otro edificio que es de la... que no es titularidad de la Junta, pero que también forma parte de este conjunto de infraestructuras.

Esta bolera, como digo, fue licitada por la Junta de Castilla y León hace nueve años, en el año dos mil nueve. Y nada más inaugurarse pues sufrió graves daños, que, como digo, tras las reclamaciones de los vecinos y las vecinas, fue inicialmente reparada por la Junta. La Junta accedió a reparar inicialmente una primera... unos graves daños que sufrió. Sin embargo, como consecuencia de esas fuertes nevadas que hubo en el año dos mil once... dos mil quince -perdón-, pues la estructura volvió a hundirse, y desde entonces sigue sin repararse.

Esta estructura sabemos que, en palabras de la Consejería, no está en plazo de garantía. Parece ser que la Consejería encargó un informe pericial para adoptar decisiones correspondientes. Pero desde... ya han pasado dos años desde ese... posible valoración de por qué las causas del colapso, y, como les hemos enseñado, pues es el aspecto que tiene la bolera de Caboalles desde tres años.

Así que, pues dada la importancia que tiene esta... esta bolera para los vecinos y vecinas de esta localidad, pues pedimos que se destine una partida presupuestaria suficiente para su restauración; hemos puesto un plazo de tres meses. También pedimos que se adoquine un espacio que hay pendiente entre la carretera y la casa del parque en esta localidad; y se corrijan además varias deficiencias en esta infraestructura, y, por supuesto, que se ponga en valor la casa del parque de este espacio natural.

Respecto al punto 2 de la proposición no de ley, el Alto Sil fue declarado Reserva de la Biosfera en el año dos mil tres. Y el objeto de esta proposición no de ley, de ese punto 2, es reclamar que la Junta de Castilla y León promueva espacios de diálogo para una posible declaración de espacio natural protegido. Estamos hablando de un espacio de más de 40.000 hectáreas, que abarca los términos municipales de Villablino, Palacios de Sil, Páramo de Sil, en el que conviven especies protegidas, como es el urogallo, como es el oso pardo, que hoy conviven con usos tradicionales de los habitantes de la zona, como es la ganadería o el aprovechamiento forestal.

Por lo tanto, entendemos que se hace imprescindible una planificación con las distintas Administraciones para promover efectos positivos en este espacio natural. Gracias.

**EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR BLANCO MUÑIZ):**

Muy bien. Muchas gracias por su exposición, señor López Prieto. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Mixto, por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor procurador don Luis Mariano Santos Reyero.

EL SEÑOR SANTOS REYERO:

Señorías. Muchas gracias. Voy a ser eminentemente breve. Soy... creo que es suficientemente claro las fotos, y yo lo único que no entiendo es por qué estamos tratando un tema tan sencillo en esta Comisión, porque creo que hay que darle respuesta de una vez por todas.

Por lo tanto, en vistas de que... de que por fin seamos capaces de darle alguna solución a esta cuestión, no voy a ocupar absolutamente ni un solo instante más. Solamente espero que cuando acabe esta Comisión no se nos caiga la cara de vergüenza y podamos decir que hemos solucionado el problema.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR BLANCO MUÑIZ):

Muy bien. Muchas gracias, señor Santos Reyero. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor procurador don José Ignacio Delgado Palacios.

EL SEÑOR DELGADO PALACIOS:

Gracias, señor presidente. Desde luego, la partida en cuestión de esta proposición no de ley, sobre la... primer punto y la primera parte, evidentemente, casi casi no creo... causa sonrojo. Es decir, que tengamos que venir aquí para algo tan evidente como una cuestión de estas... Ojalá algún día -siempre decimos- todos los ayuntamientos tengan la suficiente... digamos, presupuesto y la suficiente financiación, para que este tipo de cuestiones no las tengamos que tratar en la... aquí, en las Cortes de Castilla y León.

Por supuesto, estamos de acuerdo que este tipo de elementos tradicionales y etnográficos se puedan acometer lo antes posible. Sí estamos totalmente también de acuerdo en el paraje en el que nos encontramos, esa reserva de la biosfera. Pero sí que me gustaría parar en el segundo punto, sobre todo por también dar el apoyo, pero siempre -y lo digo bien claro y bien alto, sobre todo desde Ciudadanos- que se cuente con todas las entidades locales que se vayan a... lógicamente, a promover esa mesa de diálogo para... en fin, para ese espacio natural protegido. Porque suele pasar lo que suele pasar; muchas veces lo hemos visto con el tema de... puerto del... de Porto, y sierra Segundera, y otros parques naturales y espacios naturales, que, a veces, suele haber algún tipo de problemática, sobre todo, yo creo, creemos, que basada en el poco diálogo, o, en fin, en que las bases que se han puesto en ello pues a veces no han estado lo suficientemente debatidas, vuelvo a decir, con todas las entidades locales que participan de ello. Y simplemente, pues yo creo que es una cuestión, vuelvo a decir, de sentido común, evidente, y que ojalá se acometa cuanto antes posible. Nuestro voto favorable.

**EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR BLANCO MUÑIZ):**

Muchas gracias, señor Ignacio Delgado Palacios. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Socialista, por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor procurador don Celestino Rodríguez Rubio.

EL SEÑOR RODRÍGUEZ RUBIO:

Sí. Gracias, señor presidente. En cuanto a... en relación a la iniciativa que presenta el Grupo Podemos, va a tener también nuestro apoyo. Voy a dar un par de puntualizaciones y de explicaciones. Como bien destacaba el procurador por parte del Grupo Podemos, se trata, además, de una zona muy desfavorecida, por la crisis minera, como es la comarca de Lacia. Es más, en el propio... en la propia pedanía de Caboalles hay una de las minas históricas.

Yo sí creo, porque, si no... al final esto no sé si lo vamos a apoyar todos o no, pero igual puede llamarse a algún entendimiento, una partida presupuestaria, como ya están los Presupuestos del dieciocho, donde no salió la enmienda que aprobó... que presentó Podemos, pues que se destine una partida presupuestaria en el diecinueve. Mire, yo creo que hay un Plan de Dinamización de los Municipios Mineros, que es un plan que está en vigor, que es un plan que permite poder acometer esta actuación de manera directa. Es decir, a través del Plan de Dinamización, sería tan sencillo como que, dentro de esas partidas abiertas que se tienen por parte de la Junta de Castilla y León, decidiera destinar unos fondos mínimos, o máximos, en función del coste, para hacer esto.

Por lo tanto, desde mi punto de vista, vamos a votar a favor tal como está, pero creemos que igual era mejor, dado que está descontextualizada en relación a una partida presupuestaria, que ya no se puede incorporar para este ejercicio, y que igual el Partido Popular, de manera inocente, pero que nos lo creamos, diga que es para el diecinueve, yo creo que sería mejor proponer que se hiciera a través del Plan de Dinamización de los Municipios Mineros, que permitiría que fuera directa esa inversión y de manera inmediata.

Y, por supuesto, mire, respecto al segundo punto, fíjese, me voy a quedar con la palabra diálogo, y voy a hacer una reflexión de un segundo, porque como usted ha hablado de varios municipios, entre ellos Palacios del Sil, sí quiero mandar un mensaje de solidaridad al concejal del Partido Socialista que fue presuntamente agredido por el concejal del Partido Popular hace 48 horas. Y como aquí hay miembros de la dirección del Partido Popular de Castilla y León, les pido que aparten de manera inmediata al concejal del Partido Popular que agredió físicamente presuntamente a un concejal del Partido Socialista. Como está en Palacios del Sil, y usted habla de una mesa de diálogo, es mucho mejor el diálogo entre concejales que las presuntas agresiones, y que siga el miembro del Partido Popular paseándose por el pueblo de Palacios.

Por tanto, metiendo este paréntesis, vamos a apoyarle los dos puntos, tal como están, o, si cree que es mejor, incorporar en el punto número 1 que sea a través del Plan de Dinamización. Como digo, la vamos a apoyar igual, porque nos parece que la llevan ustedes defendiendo desde hace varios meses y, por tanto, contará con nuestro apoyo. Muchas gracias.

**EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR BLANCO MUÑIZ):**

Muchas gracias, señor Rodríguez Rubio. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor procurador don Manuel García Martínez.

EL SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ:

Muchas gracias, señor vicepresidente. Buenas tardes de nuevo. Hombre, por alusiones, creo que no debemos de entrar en esos... en esas zonas pantanosas ¿eh?, en ese sentido, ¿no?, en ese sentido. Creo que estamos ahora debatiendo una PNL que no tiene... [murmulló] ... no, no, no, no, porque también hay señores concejales del Partido Socialista que han agredido a otros señores del Partido Socialista y siguen en su cargo. Con lo cual, vamos a dejarlo, porque es verdad que a veces miramos al de enfrente y no nos miramos a nosotros mismos.

Dicho esto -y no quiero seguir abriendo más debate-, nos centramos en la PNL, que creo que es a lo que hemos venido aquí. Respecto al punto número 1, de... la Consejería de Fomento y Medio Ambiente ya está trabajando en las actuaciones propuestas, estando previsto su inicio una vez que las condiciones meteorológicas lo permitan. En cuanto a la bolera, está autorizado un gasto por un importe de 24.000 euros, está realizada la evaluación de riesgos, se iniciarán una vez se retire la nieve, que supone un riesgo para la ejecución de los trabajos, y se ejecutará el proyecto de la reconstrucción de la bolera. En cuanto al adoquinado, se está realizando la memoria-presupuesto para su ejecución. También hay que decir que, el centro del urogallo, se está realizando estudios previos para la construcción de un voladero de urogallos como elemento interpretativo de la casa y dinamización de las visitas.

Y en cuanto al punto número 2, hay que tener en cuenta que la Junta de Castilla y León hace años que ya puso de manifiesto su interés para declarar esta zona como espacio natural protegido, lo cual quedó condicionado a la conformidad o, al menos, a la no oposición de sus habitantes, plasmado a través de sus representantes, los cuales, hasta la fecha, no han manifestado su conformidad, a pesar de que se realizaron diversas jornadas informativas. Por ello, y dado que sus valores más significativos se encuentran protegidos por declaración, como los ZEC y los ZEPA, la Consejería de Fomento y Medio Ambiente no abordará su posible declaración como espacio natural protegido si no existe el compromiso de la población con el modelo de conservación y desarrollo socioeconómico que implica un espacio natural protegido, no existiendo inconveniente alguno para el estudio de viabilidad de una propuesta en este sentido, si se produjese una petición consensuada de los municipios implicados, siendo necesario que las entidades locales implicadas en dicha declaración conozcan y acepten previamente las posibles limitaciones que esta declaración pudiera conllevar.

Por todo lo anteriormente expuesto, no aceptamos la PNL tal y como está planteada, y proponemos una redacción alternativa, que sería la siguiente: "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a destinar una partida presupuestaria suficiente para que se restaure... se restaure -perdón- y ponga en funcionamiento la bolera de Caboalles de Arriba, se adoquine el espacio que queda pendiente entre la carretera y la casa del parque del Espacio Natural Alto Sil, se mejoren las deficiencias de la infraestructura y se ponga en valor la casa del parque del Espacio Natural Alto Sil".



Y en cuanto al punto número 2, sería la siguiente: “Retomar la iniciativa para declarar a la zona Espacio Natural Protegido, una vez constatado el consenso de las entidades locales ubicadas en el espacio”. Muchas gracias.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR BLANCO MUÑIZ):

Bien. Muchas gracias, señor García Martínez. Para cerrar el debate y fijar el texto definitivo de la resolución que propone, tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos, don Ricardo López Prieto.

EL SEÑOR LÓPEZ PRIETO:

Gracias, vicepresidente. No sé si es posible solicitar un receso para estudiar esa enmienda.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR BLANCO MUÑIZ):

¿Quieres un receso? ¿Dos minutos es suficiente? *[Murmullos]*. Tres, tres minutos.

[Se suspende la sesión durante unos minutos].

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR BLANCO MUÑIZ):

¿Podemos reiniciar? Bien. Siga, Ricardo.

EL SEÑOR LÓPEZ PRIETO:

Gracias. Sí. Bueno, aceptamos la enmienda y voy a leer la propuesta de resolución cómo queda: “A destinar una partida presupuestaria suficiente para que, en el plazo de esta legislatura, se restaure y se ponga en funcionamiento la bolera de Caballes de Arriba, se adoquine el espacio que queda pendiente entre la carretera y la casa del parque del... del Espacio Natural Alto Sil, se mejoren las deficiencias en las infraestructuras y se ponga en valor la casa del parque del Espacio Natural Alto Sil”. Y el segundo punto quedaría de la siguiente manera: “A retomar la iniciativa para declarar la zona Espacio Natural Protegido, una vez constatado el consenso de las entidades locales ubicadas en el espacio”.

Votación PNL/001513

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR BLANCO MUÑIZ):

Muy bien. Pues muchas gracias, señor López Prieto. ¿Entiendo que queda aprobada por asentimiento? ¿Sí? Bien. Pues queda...

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Pues por el señor secretario se dará lectura al punto cuarto del orden del día.

**PNL/001835****EL SECRETARIO (SEÑOR MONTERO MUÑOZ):**

Gracias, señor presidente. Punto número cuatro: **Proposición No de Ley 1835, presentada por el Grupo Parlamentario Popular, para instar a la Junta a que se dirija al Gobierno para que desde el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente se proceda a la realización de un estudio técnico y económico para que posibilite la recuperación de la infraestructura “El Puente Noguero”, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 361, de dieciséis de enero de dos mil dieciocho.**

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muy bien. Muchas gracias. Pues para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra, en representación del Grupo Parlamentario Popular, don Ángel Ibáñez Hernando, por un tiempo máximo de diez minutos.

EL SEÑOR IBÁÑEZ HERNANDO:

Muchas gracias, presidente. Buenas tardes. La iniciativa que trae el Grupo Parlamentario Popular en la tarde de hoy es una iniciativa en relación con una infraestructura en el norte de la provincia de Burgos, concretamente al lado de la localidad de Arija. Traemos esta iniciativa, es verdad, a instancias del alcalde de Arija, Pedro Saiz Peña, el cual está trabajando por esta actuación, y también en colaboración con otros municipios, entidades y asociaciones del entorno.

Cabe recordar que una iniciativa muy similar, prácticamente calcada a esta, ya ha sido aprobada por el Pleno del Parlamento de Cantabria, con unanimidad de todos los grupos con representación en ese Parlamento, y que también se ha aprobado una iniciativa muy parecida en la Diputación Provincial de Burgos.

Aunque se trata de una demanda histórica, se promueve en estos momentos por haberse concitado una serie de intereses entre las localidades del entorno y diversas asociaciones, con la intención de tratar de promover iniciativas para poder desarrollar infraestructuras que permitan organizar y dinamizar zonas que ahora mismo están perdiendo población en ese lugar. Por eso es ahora cuando se ha considerado oportuno poder presentar esta iniciativa. Por eso y porque estamos hablando de que existe una situación evidente de mejora en la economía que puede permitir pensar en retomar nuevas infraestructuras; evidentemente, sin prisas, con los estudios técnicos, económicos y de viabilidad oportunos, pero ya mirando hacia el futuro.

¿Qué es el Puente Noguero? Bueno, nos... nos retrotraeremos a los años cuarenta y a la construcción del conocido como el pantano del Ebro, que afecta a parte del norte de la provincia de Burgos. Es una importante infraestructura, que, en su día, supuso la inundación de cuatro municipios de la comarca del Campoo, y que afectó aproximadamente a 2.500 personas. Es verdad que el pantano generó y genera grandes beneficios en la cuenca; algunos de ellos han sido cifrados por diversos estudios, por ejemplo, 906.000 hectáreas de regadío, 2.300 millones de euros de beneficio al sector primario, 71.000 puestos de trabajo generados en su momento.



Y es verdad que las compensaciones planteadas cuando se hizo este pantano fueron bastante escasas. En este caso, se planteó construir un puente entre las localidades de Arija, en la provincia de Burgos, y La Población, Cantabria. Sin desmerecer al señor Chávez, mi compañera Isabel Blanco mostrará también unas fotografías de lo que era la construcción del Puente Noguero, en este caso. *[Se muestra una imagen]*. Es verdad que no he podido hacerlo en tamaño A3, como hubiera sido deseable, pero bueno, para que se hagan una idea, esta es una fotografía tomada a principio de los años cincuenta.

Es una infraestructura que tenía 1.000 metros desde la localidad de Arija hasta el inicio del puente, otros 1.900 metros desde la localidad de La Población, en Cantabria, hasta el puente, y luego 900 metros, que era la extensión de este viaducto, que tenía 39 arcos en total. El nombre de Puente Noguero viene de la empresa adjudicataria de la ejecución de las obras; unos hermanos procedentes de Calatayud fueron los adjudicatarios, que tenían ese apellido. Y los trabajos se comenzaron en el año cuarenta y seis y se acabaron en mayo de mil novecientos cincuenta y dos.

Aún sin inaugurar, en septiembre del año mil novecientos cincuenta y dos, los arcos centrales del puente se hundieron. *[Se muestra una imagen]*. En esta otra fotografía se puede... se puede comprobar cómo afectó ese hundimiento. El puente no se llegó a arreglar porque se detectaron problemas estructurales serios en su momento, probablemente basados en problemas de cimentación, en un entorno tan complicado y arenoso. Y, posteriormente, el ejército lo dinamitó por cuestiones de seguridad, para evitar que nadie pudiera acceder hasta el punto donde confluía los arcos que se habían derrumbado. *[Se muestran unas imágenes]*. Aquí se puede ver cómo es el estado actual del Puente Noguero.

Yo creo que todos nos hemos podido hacer una idea de cuál es la situación de la infraestructura para que podamos conocerlo. Y, desde entonces, pues nada se ha hecho. En la actualidad, evidentemente, poder comunicar estas dos localidades, que son las que mayor dinamismo tienen en ese entorno -me refiero a las localidades de Arija, en Burgos, y Población, en Cantabria-, supondría pues una evidente dinamización económica del entorno del pantano, sobre todo en la ribera sur, que ahora mismo es la más deprimida. Y en el caso de Burgos, también se beneficiarían otras comunicaciones con el norte de nuestra provincia; no afectaría solamente a la localidad de Arija, sino también a Valdebezana, Santa Gadea, Bricia, etcétera.

Ahora mismo, por carretera, para ir a esas dos localidades, entre esas dos localidades, hay que hacer un recorrido de aproximadamente 27 kilómetros, con una media hora de duración del trayecto entre una localidad. Y con esta infraestructura serían exclusivamente esos 4 kilómetros los que permitirían conectar ambas localidades.

Ciertamente, no vamos a pedir que se trata... que se haga la infraestructura de modo inmediato o a cualquier precio, o sin un estudio previo de... que permita conocer cuál es el retorno de esa inversión. Por eso en el texto de la propuesta de resolución que traemos hoy no hablamos ni de plazos inmediatos ni de ejecución inminente, sino de que se abogue por la elaboración de estudios técnicos y económicos que posibiliten, en su caso, la recuperación de la infraestructura. Evidentemente, también esperamos contar con el respaldo unánime de todos los grupos políticos con representación en estas Cortes. Nada más. Y muchas gracias.

**EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):**

Muchas gracias. En turno de posición... de fijación de posiciones, por parte del Grupo Parlamentario Ciudadanos, por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor procurador don José Ignacio Delgado Palacios.

EL SEÑOR DELGADO PALACIOS:

Muchas gracias. Ciudadanos vamos a votar a favor de esta proposición no de ley. No vamos a ser nosotros los que obstaculicemos esos estudios técnicos para a ver si algo tan prometido y tan demandado por las... dos pueblos cercanos, como son Poblaciones y Arija, se pueda, tantos años después, ver la realidad algún día, aunque muchos nos tememos que no va a ser así.

Desde luego, estamos totalmente de acuerdo con el ponente en la despoblación terrible que ha supuesto en esos municipios. Y ahí, para datos, le puedo dar unos a la época de, fíjese, cuando se hace este pantano, ¿no? Que supuestamente se les prometió a estas poblaciones que iba a tener mucha... progreso, iba a traer mucho progreso, y, fíjese, Arija, en el año mil novecientos cincuenta, por ejemplo, tenía 1.914 habitantes. ¿Sabe los que tiene hoy? Aparte de conocer al alcalde, casi puede conocer a todos los vecinos: 138, 138. O sea, que fíjese usted. Igual que Campoo de Yuso, que esos han aguantado mejor el tiro, o el tiempo, porque Campoo de Yuso, al municipio al que pertenece Poblaciones, en el año cincuenta tenía 2.396 habitantes y en dos mil diecisiete por lo menos tiene 700 casi, 682. En fin, es evidente, digamos, el terrible proceso de despoblación que sufre esta comarca.

Aparte, es verdad, de que se ha hecho un paraje medioambientalmente maravilloso, con un embalse, etcétera, etcétera, con pueblos que sí que viven de un turismo emergente, pero que luego, desde luego, han sufrido las consecuencias de este distanciamiento, y estamos totalmente y absolutamente de acuerdo, esa más de media hora que tienen que... -según nuestras informaciones- que hacer los habitantes para ir de un sitio a otro, cuando lo podían hacer, pues eso, en poco más de cinco minutos.

Y es que, además, yo creo que todas las desgracias vienen no solo solas, ¿no? Cuando se les prometió gran proyección para sus municipios, aparte de hundirles y, como ha dicho usted, cuatro municipios que quedaron anegados, fíjese, allí había una gran empresa, Cristalera Española... Cristalería Española, que, lógicamente, se abastecía de esas grabas que tenía ese valle, ese pantano, que tuvo... lógicamente, al hacerse el pantano, se fue, y que, además, daba bastantes puestos de trabajo, y se fue a Avilés, a Asturias. Es otra de las consecuencias añadida de esta... de este pantano, que, vuelvo a decir que sí, dar beneficios, etcétera, etcétera, a otros, pero no, desde luego, a esos pueblos que lo han padecido y lo soportan.

Con lo cual, nos parecería que, también al rebufo y después del Parlamento de Cantabria, que realmente es el que ha tenido la iniciativa, pues también nosotros vengamos -no vamos a ser menos-, a reivindicar, ¿verdad?... -y no lo digo con ironía, que también, pero vamos- a reivindicar esta estructura y que, de una vez por todas, se empiece a hacer estos viendo estudios, al albur de que tenemos una gran recuperación económica, que la estamos viendo por todos los lados, pero bueno, a ver si es verdad que la podemos ver lo antes posible. Yo creo que ya sobran más explicaciones. Muchas gracias.

**EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):**

Muchas gracias. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Podemos Castilla y León, por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor procurador don Ricardo López Prieto.

EL SEÑOR LÓPEZ PRIETO:

Gracias, presidente. Bien, nosotros no vamos a repetir los... los criterios técnicos que se han establecido sobre esta infraestructura, construida a mediados de los años cincuenta, que al mes y medio de la construcción se vino abajo, y que consiguió reducir esa distancia de 25 kilómetros en 4. Pero sí queremos reconocer el mérito, que no se ha dicho aquí, de la... de la Comisión Campurriana por la Historia del Pantano del Ebro, que fue la que el pasado verano la que sacó del olvido este proyecto, contando con el apoyo de los ayuntamientos de Campoo de Yuso, en Cantabria, y Arijá, en Burgos, y que hasta ahora cuenta con el apoyo del Gobierno de Cantabria y la Diputación de Burgos.

Nosotros vamos a votar a favor de la... para que la Junta de Castilla y León se dirija al Gobierno de España para recuperar esta infraestructura, pero sí que nos hubiera gustado que esa propuesta de resolución no condicionara la recuperación de este puente a ese estudio de viabilidad. Nos hubiera gustado que la propuesta de resolución solicitara la recuperación de este... de esta infraestructura, tal y como fue recogida en el... en el Parlamento de Cantabria. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muchas gracias. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Socialista, por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor procurador don José Luis Aceves Galindo.

EL SEÑOR ACEVES GALINDO:

Bien. Gracias, presidente. Buenas tardes, señorías. Bueno, desde luego, voy a obviar la parte explicativa y descriptiva, que ya han realizado mis antecesores en el uso de la palabra, con respecto a esta infraestructura. Creo que ya... -y además ilustrada con fotos- creo que ya sobra por mi parte. Pero sí que quería hacer alguna reflexión en este... en este sentido.

En primer lugar, también, desde luego, reconocer esta Comisión Campurriana que ha impulsado este proyecto. Y también, desde luego, decir que, bueno, pues que a este ritmo, si después de 65 años que se produjo el derrumbe, el Partido Popular ahora lo que nos plantea es "vamos a hacer un estudio", seguramente, a este ritmo, como tengamos que esperar otros 65 años, no sé si va a haber población para... para poderlo disfrutar. Por lo tanto, yo creo que la propuesta de resolución es escasa, es poco ambiciosa y, desde luego, yo creo que tenía que haber dado pues un poquito más de... políticamente hablando, un poquito más de impulso para poderlo conseguir.

El Partido Socialista, desde luego, va a votar a favor, va a votar a favor de esta propuesta. No vamos a ser nosotros quien, desde luego, ponga ninguna chincheta en el camino para que esto se pueda llegar a sustanciar. Pero sí que es curioso, porque, desde luego, el Pleno de la Diputación de Burgos del pasado día dieciocho de enero ha aprobado una propuesta de resolución diferente. Porque directamente lo que dice



es "instar al Gobierno de la Nación a la recuperación de la infraestructura el Puente Nogueral, por tratarse de un elemento clave para la dinamización económica de la zona". Y, por lo tanto, obvia el tema de estudios, y directamente lo que pide el Pleno de la Diputación de Burgos, contando a favor de 23 votos del Partido Popular, Partido Socialista e Imagina Burgos, con la abstención de los dos diputados de Ciudadanos, lo que hay es un pasito más adelante a lo que esta tarde vamos a aprobar aquí. Yo creo que, desde luego, se debería explicar por parte del señor Ibáñez en este sentido.

El Parlamento de Cantabria, el veintitrés de octubre de dos mil diecisiete, aprobó una propuesta parecida -vale, tiene algún... alguna diferencia, pero bueno, sí que es más o menos parecida- a lo que... a lo que se ha contemplado con respecto a la realización de un estudio técnico y económico en la zona, así como contar con el impulso, tanto del Gobierno de Cantabria, de la Junta de Castilla y León, de los organismos de cuenca, en este caso del Ebro, para que se venga ya en los Presupuestos Generales del Estado una partida. Vamos a decir que es muy parecida a la que esta tarde estamos debatiendo.

Pero bueno, en este sentido, yo, desde luego, también... -y voy concluyendo- yo, desde luego, pido al Grupo Popular que, en ese ánimo de intentar ayudar al alcalde de Arija, lo que tiene que hacer es, en las múltiples apariciones que tiene la ministra de Agricultura del Gobierno de España en nuestra Comunidad Autónoma, sobre todo en Valladolid, lo que tienen que hacer es, en una de esas apariciones, concertar una cita con el alcalde de Arija para que consiga el apoyo político y el impulso para poder por lo menos realizar este estudio. Yo creo que eso, por su parte, lo tendrán fácil en ese sentido, ya digo, de las múltiples apariciones, eso sí, algunas de ellas simplemente para aparecer en los medios de comunicación. Pero creo que tienen la oportunidad de, en este caso, optar por la vía de que directamente la ministra, que es de donde depende la Confederación Hidrográfica del Duero, pueda impulsar este proyecto, como bien saben, al ser dependiente la Confederación del propio Ministerio de Agricultura.

Y para finalizar, desde luego, creo que también, y esto es una cuestión... he tenido la ocasión de escuchar esta mañana el debate de... de la Diputación de Burgos... -no me ha dado tiempo al de Cantabria, la verdad- escuchar el debate de la Diputación de Burgos, y, bueno, pues manteniendo un poco pues el sentido de ese debate, también, desde luego, creemos que es importante que el Partido Popular traiga a esta Comisión infraestructuras importantes para la provincia de Burgos, como el AVE, la A-73, o los problemas de la AP-1, por ejemplo. Y, desde luego, yo también lo traslado en este sentido.

Vamos a votar a favor de esta iniciativa, desde luego -no vamos a ser nosotros los causantes de ningún parón-, deseando, de verdad, que sirva para el inicio de lo que creo que todos estamos de acuerdo, que es que se pueda buscar una solución definitiva a esta infraestructura que une las localidades de Arija, en Burgos, con Campoo de Yuso, en su municipio... -perdón- en su pedanía de La Población, en Cantabria. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muchas gracias. Para cerrar el debate y fijar el texto definitivo de la resolución que propone, tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos, el señor procurador don Ángel Ibáñez Hernando.

**EL SEÑOR IBÁÑEZ HERNANDO:**

Gracias, presidente. Pues muy brevemente, agradecer a todos los grupos el voto favorable a esta proposición no de ley que hemos traído en el día de hoy. Yo creo que no se puede pretender que... -a veces es posible, pero en otras ocasiones no es posible- que las Administraciones, las entidades públicas, que cada una tiene... cada una tiene sus responsabilidades, pues que apruebe exactamente los mismos textos; en algunas ocasiones es posible y en otras ocasiones no lo es.

Nosotros hemos tratado de traer aquí una proposición no de ley que coincidía con el espíritu de lo que se aprobó en el Parlamento de Cantabria. Y lo digo porque nos parece muy bien que la diputación haya ido más allá, pero nosotros el compromiso que teníamos era de hacer una acción común con el Parlamento de Cantabria. Y quiero decir que, a veces, ni siquiera los grupos parlamentarios de distintas Comunidades Autónomas tienen la misma posición, porque... y, evidentemente, no es ningún reproche al portavoz del Grupo Parlamentario Podemos, pero, por ejemplo, en el Parlamento de Cantabria, cuando se planteó una iniciativa más ambiciosa, que apostaba por la ejecución del puente directamente, el responsable planteaba que no se podía lanzar eso sin hacer previamente un estudio que evaluara el impacto real, el coste real, para saber si eso era oportuno acometerlo o no. Y, evidentemente, no lo digo como un reproche, sino que, en este caso, la intervención iba un poco en el sentido contrario, ¿no? Y, evidentemente, son posiciones legítimas, de grupos políticos idénticos, en dos Parlamentos distintos, donde cada uno, en función de lo que cree oportuno, pues plantea las cuestiones como... como entiende, ¿no?

Y, evidentemente, insisto de nuevo, y no lo diré más, porque lo que quiero agradecer es que todos estemos de acuerdo en la aprobación de esta iniciativa. Y, bueno, pues esperemos que sirva, colabore e impulse el desarrollo de esta infraestructura. Y también en este Parlamento, por hacer una última mención a lo que ha indicado el señor Aceves, hay iniciativas registradas por este grupo parlamentario en relación con el AVE en la provincia de Burgos, con la AP-1 en la provincia de Burgos; con la A-73 no, porque ahora ya está en marcha; no lo estaba en anteriores legislaturas, ahora ya está en marcha, pero, si quiere, no tendremos ningún inconveniente en presentar una. Y, de hecho, le puedo indicar que en el último Pleno un grupo de alcaldes del entorno de una parte de donde se está ejecutando o donde se va a ejecutar la A-73 estuvieron reunidos con el consejero de Fomento en relación con un acceso. Por tanto, quiero decir, la actividad existe también en otras infraestructuras de la provincia de Burgos. De nuevo muchas gracias a todos. Nada más. Y muchas gracias.

Votación PNL/001835**EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):**

¿Se entiende aprobada por asentimiento de todos los presentes, los 17 procuradores presentes? ¿Sí? Pues queda aprobada la proposición no de ley debatida.

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

[Se levanta la sesión a las dieciocho horas cincuenta minutos].