



COMISIÓN DE MOVILIDAD Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL

PRESIDENCIA
DON EMILIO JOSÉ BERZOSA PEÑA

Sesión celebrada el día 15 de febrero de 2023, en Valladolid

ORDEN DEL DÍA

1. Proposición no de ley, PNL/000300, presentada por los Procuradores Dña. Laura Pelegrina Cortijo, D. Pedro Luis González Reglero, D. Javier Campos de la Fuente, D. Jesús Guerrero Arroyo, D. José Ignacio Martín Benito y D. Fernando Pablos Romo, instando a la Junta de Castilla y León a firmar un convenio de colaboración con RENFE que incluya la bonificación del 25 % en las tarifas a los viajeros recurrentes usuarios de las líneas de altas prestaciones declaradas de obligación de servicio público, para las líneas de alta velocidad de los tramos Madrid-Palencia, Madrid-Zamora, León-Valladolid, Burgos-Madrid, León-Palencia, Burgos-Valladolid, Orense-Zamora, Palencia-Valladolid, León-Segovia, Segovia-Zamora, Palencia-Segovia y Medina del Campo-Zamora, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 67, de 27 de octubre de 2022.
2. Proposición no de ley, PNL/000326, presentada por los Procuradores D. Fernando Pablos Romo, Dña. Rosa María Rubio Martín, D. Juan Luis Ceba Álvarez y Dña. Laura Pelegrina Cortijo, instando a la Junta de Castilla y León a incorporar la construcción de la variante de población de Villares de Yeltes en la carretera SA-325 en el nuevo plan autonómico sectorial de carreteras con carácter prioritario, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 75, de 22 de noviembre de 2022.
3. Proposición no de ley, PNL/000363, presentada por los Procuradores Dña. Alicia Gallego González, D. José Ramón García Fernández y D. Luis Mariano Santos Reyero, instando a la Junta de Castilla y León a dirigirse al Gobierno central, a la mayor brevedad posible, para aclarar conjuntamente qué Administración es la competente para construir la ronda este de Salamanca, que conectaría las autovías A-50 y A-62 al este de la ciudad de Salamanca, así como, en el caso que se considere competente a la Comunidad Autónoma, a iniciar en el año 2023 los trámites para comenzar con los procedimientos necesarios de cara a acometer la



construcción de dicho vial, o solicitárselo a otra Administración en el caso de que esa resultase competente, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 95, de 10 de enero de 2023.

4. Proposición no de ley, PNL/000368, presentada por los Procuradores Dña. Alicia Gallego González, D. José Ramón García Fernández y D. Luis Mariano Santos Reyero, instando a la Junta de Castilla y León a instar al Gobierno de España para que realice diversas actuaciones relacionadas con el corredor ferroviario de la Vía de la Plata, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 98, de 17 de enero de 2023.

SUMARIO

	<u>Páginas</u>
Se inicia la sesión a las diez horas treinta y cinco minutos.	5674
El presidente, Sr. Berzosa Peña, abre la sesión.	5674
Intervención del procurador Sr. Sanz Merino (Grupo Popular) para comunicar sustituciones.	5674
Primer punto del orden del día. PNL/000300. (Retirada).	
El secretario, Sr. Pablos Romo, da lectura al primer punto del orden del día.	5674
Intervención de la procuradora Sra. Pelegrina Cortijo (Grupo Socialista) para retirar la proposición no de ley.	5674
Segundo punto del orden del día. PNL/000326.	
La vicepresidenta, Sra. Calvo Enríquez, da lectura al segundo punto del orden del día.	5678
Intervención del procurador Sr. Pablos Romo (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	5678
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pascual Muñoz (Grupo Mixto).	5679
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Gallego González (Grupo UPL-SORIA ¡YA!).	5680
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Carrera Noriega (Grupo VOX Castilla y León).	5680
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Berzosa Peña (Grupo Popular).	5681
Intervención del procurador Sr. Pablos Romo (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	5682
La vicepresidenta, Sra. Calvo Enríquez, somete a votación, en los términos fijados por su proponente, la proposición no de ley número 326. Es rechazada.	5684

**Tercer punto del orden del día. PNL/000363.**

La vicepresidenta, Sra. Calvo Enríquez, da lectura al tercer punto del orden del día.	5684
Intervención de la procuradora Sra. Gallego González (Grupo UPL-SORIA ¡YA!) para presentar la proposición no de ley.	5685
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pascual Muñoz (Grupo Mixto).	5687
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Suárez Villagrá (Grupo VOX Castilla y León).	5688
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pablos Romo (Grupo Socialista).	5689
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Coelho Luna (Grupo Popular).	5691
Intervención de la procuradora Sra. Gallego González (Grupo UPL-SORIA ¡YA!) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	5691
El presidente, Sr. Berzosa Peña, somete a votación, en los términos fijados por su proponente, la proposición no de ley número 363. Es rechazada.	5694

Cuarto punto del orden del día. PNL/000368.

El secretario, Sr. Pablos Romo, da lectura al cuarto punto del orden del día.	5694
Intervención de la procuradora Sra. Gallego González (Grupo UPL-SORIA ¡YA!) para presentar la proposición no de ley.	5694
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pascual Muñoz (Grupo Mixto).	5697
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Suárez Villagrá (Grupo VOX Castilla y León).	5698
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Campos de la Fuente (Grupo Socialista).	5700
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Sanz Merino (Grupo Popular).	5702
Intervención de la procuradora Sra. Gallego González (Grupo UPL-SORIA ¡YA!) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	5705
El presidente, Sr. Berzosa Peña, somete a votación separada, en los términos fijados por su proponente, los distintos puntos de la proposición no de ley número 368. Son rechazados.	5707
El presidente, Sr. Berzosa Peña, levanta la sesión.	5707
Se levanta la sesión a las doce horas diecisiete minutos.	5707



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

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Buenos días a todos. Abrimos la... la sesión de la Comisión de Movilidad y Transformación Digital del día quince de febrero de dos mil veintitrés. ¿Los grupos parlamentarios tienen que comunicar alguna sustitución a... a la Presidencia? ¿Partido Popular?

EL SEÑOR SANZ MERINO:

Sí, sí. Buenos días, señor presidente. Buenos días, señorías. Noemí Rojo sustituye a Ricardo Gavilanes.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Perfecto. Muchísimas gracias. Por el señor secretario se dará lectura del primer punto del orden del día.

PNL/000300 (Retirada)

EL SECRETARIO (SEÑOR PABLOS ROMO):

Gracias, señor presidente. Primer punto del orden del día: **Proposición no de ley número 300, presentada por los Procuradores doña Laura Pelegrina Cortijo, don Pedro Luis González Reglero, don Javier Campos de la Fuente, don Jesús Guerrero Arroyo, don José Ignacio Martín Benito y don Fernando Pablos Romo, instando a la Junta de Castilla y León a firmar un convenio de colaboración con RENFE que incluya la bonificación del 25 % en las tarifas a los viajeros recurrentes usuarios de las líneas de altas prestaciones declaradas de obligación de servicio público, para líneas de alta velocidad de los tramos Madrid-Palencia, Madrid-Zamora, León-Valladolid, Burgos-Madrid, León-Palencia, Burgos-Valladolid, Orense-Zamora, Palencia-Valladolid, León-Segovia, Segovia-Zamora, Palencia-Segovia y Medina del Campo-Zamora, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 67, de veintisiete de octubre de dos mil veintidós.**

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias, señor secretario. Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra, en representación de los señores procuradores proponentes, doña Laura Pelegrina Cortijo, por un tiempo máximo de diez minutos.

LA SEÑORA PELEGRINA CORTIJO:

Gracias, presidente. Buenos días a todas y a todos. Comenzamos con la defensa de una proposición no de ley en Comisión que es el reflejo del funcionamiento habitual de quien lleva 33 años lastrando el desarrollo de nuestra Comunidad: el Partido Popular. Promesas, compromisos y acuerdos incumplidos adoptados en Consejos de Gobierno del señor Mañueco que afectan directamente a los ciudadanos de Castilla y



León. No hay nada como un cronograma para comprobar lo que ha ocurrido, en este caso, con la bonificación del 25 %.

El tres de junio de dos mil veintiuno [*la oradora acompaña su exposición con documentos*], la Junta anunciaba que subvencionaría el tren Avant a los empleados... a los empadronados en Castilla y León que trabajan en Madrid. El Consejo de Gobierno de ese tres de junio acordaba concertar una reunión con la Asociación de Usuarios de este medio de transporte para concretar el alcance... el alcance de este apoyo, que el vicepresidente y portavoz de la Junta, Francisco Igea, ha definido como una medida para fijar población.

Siete de julio de dos mil veintiuno, la Junta anuncia que subvencionará hasta el 25 % del coste del billete del AVE a los castellanos y leoneses que trabajen fuera de la Comunidad. En la foto se ve como el vice... el vicepresidente de la Junta de Castilla y León, el señor Francisco Igea, y el... el consejero de Fomento, Suárez-Quiñones, se reunían con los representantes de usuarios de AVE de todas las provincias de nuestra Comunidad, en la que el Gobierno regional se comprometía a subvencionar hasta un 25 % del coste de los billetes de los trenes de alta velocidad ferroviaria, con un límite de 2.000 euros al año, a las personas empadronadas en cualquier municipio de Castilla y León y con domicilio fiscal en la Comunidad, pero que trabajaran fuera, con el objetivo claro de lucha contra la despoblación.

El mismo día siete de julio de dos mil veintiuno, también la prensa recoge que “La Junta pagará hasta el 25 % del precio del AVE con Madrid a empadronados en Castilla y León”. “Igea y Suárez-Quiñones confirman que la ayuda autonómica se iniciará a partir de octubre tras las implementaciones técnicas que permitan a Renfe hacer las verificaciones oportunas. En los próximos días se reunirá con Renfe para cerrar este ambicioso proyecto”.

En la misma fecha, otro medio de comunicación anuncia que “Castilla y León subvenciona el AVE a los que trabajen fuera de la región”. “La ayuda -decía la noticia- se iniciará a partir de octubre tras las implementaciones técnicas que permitan a Renfe hacer las verificaciones oportunas”.

Dieciséis de diciembre de dos mil veintiuno, “Igea espera tener en breve la subvención a usuarios de AVE anunciada en julio”. Además, ha reconocido que continúan las negociaciones entre la Consejería de Fomento y RENFE para poder ofrecer a empadronados en la Comunidad la subvención del 25 % del coste del billete.

El veinte de diciembre de dos mil veintiuno, el señor Mañueco anticipa las elecciones en Castilla y León al trece de febrero, tras echar de su Gobierno a Ciudadanos. Convocadas las elecciones, el señor Mañueco incluye en su programa electoral la bonificación del 25 % (apartado 619 del Programa de Gobierno del Partido Popular).

Evidentemente, y como todos saben, el señor Mañueco obtiene el peor resultado de la historia del Partido Popular de Castilla y León, pierde 15.000 votos y abre las puertas al primer Gobierno autonómico con la ultraderecha en la historia de nuestro país, que solo están en las instituciones para crisar e insultar con el consentimiento, por supuesto, del Partido Popular.

De diciembre a mayo de dos mil veintidós no hay ni rastro del compromiso del señor Mañueco. Todos sabemos que estaban negociando la falta de competencias del señor Gallardo.



El dieciocho de mayo de dos mil veintidós comparece la consejera de Movilidad y Transformación Digital para rendir cuenta de... de las medidas que va a adoptar a lo largo de la legislatura. Y, además, señala la consejera que se tramita con RENFE-Viajeros el convenio que reducirá en un 25 % el coste de los bonos de media distancia, alta velocidad y media distancia convencional; bonificación condicionada, eso sí y ahora, a la declaración de obligación de servicio público, por parte del Gobierno de España, de todas las líneas de altas prestaciones para permitir a los usuarios recurrentes la bonificación de los viajes. Para que lo entiendan, es algo así como: ya sé que en julio de dos mil veintiuno nos comprometimos, no hemos cumplido porque nunca cumplimos y vamos a bonificar cuando el Gobierno de España declare OSP las líneas de altas prestaciones. Así la responsabilidad no es de la Junta de Castilla y León si no se aplica el 25 %, sino que recae sobre el Gobierno progresista que tan poco les gusta.

El veintisiete de mayo de dos mil veintidós, es decir, en mayo de dos mil veintidós, con un año de retraso y sin fecha para impulsar el acuerdo entre la Junta de Castilla y León y RENFE, el señor Mañueco, esta vez con una nueva consejera, vuelve a prometer a los representantes de los usuarios de alta velocidad de Castilla y León descuentos del 25 % de los títulos multiviaje de media distancia, alta velocidad, Avant y multiviaje media distancia convencional en la red de altas prestaciones desde... desde y hacia Madrid.

La Junta, insisto, vuelve a prometer descuentos del 25 % en viajes habituales en Avant a Madrid tras anunciarlo hace... hace un año. Nuevo retraso del convenio con RENFE, a pesar de la que medida... que la medida se anunció en julio... el julio pasado para impulsarla en octubre, con un coste de 9,6 millones en cuatro años. Una medida, decían, de ahorro para viajeros habituales empadronados en Castilla y León, insisto, ya anunciada en julio de dos mil veintiuno por el Gobierno autonómico presidido por el señor Mañueco, que cogobernaba con Ciudadanos y que tenía que haberse puesto en marcha en octubre de dos mil veintiuno.

Justi... justificaba, eso sí, el retraso la consejera apelando a las dificultades de modificar la infraestructura digital y la creación de una plataforma que certificara los datos de empadronamiento, exactamente lo mismo que dijo el señor Quiñones en enero de dos mil veintidós.

No hay convenio, pero la Junta de Castilla y León anuncia en nota de prensa, tras la reunión con los... con los afectados, que la Junta avanza en el convenio con RENFE para reducir un 25 % el coste de los bonos Avant para viajeros recurrentes, con una inversión de 9,6 millones de euros.

El diecinueve de junio de dos mil veintidós, “Los usuarios de Ave denuncian el frenazo del 25 % de descuento en trenes para residentes”. Los usuarios han dado un puñetazo en la mesa ante el frenazo del descuento de billetes de tren de residentes, tal y como decían los miembros de la plataforma.

El catorce de julio de dos mil veintidós, igualmente, los “Usuarios del Ave piden a la Junta que se sume al Gobierno central y bonifique los viajes laborales a Madrid”. Mientras el Gobierno de España bonifica el 100 % de los abonos de cercanías y media distancia de RENFE y bonifica un 50 % el de los Avant, desde el uno de septiembre al treinta y uno de diciembre de dos mil veintidós, la Junta de Castilla y León fue incapaz de cumplir su promesa electoral y aplicar la bonificación del 25 %.



La plataforma de usuarios del AVE de Castilla y León pide a la Junta que siga su estela y la apoye con otra rebaja adicional para atraer a miles de castellanos y leoneses que trabajan en Madrid.

El treinta de septiembre de dos mil veintidós, una vez más, los usuarios reclaman la promesa de reducir el 25 % en los billetes de tren si se trabaja fuera de Castilla y León.

Ruedas de prensa, noticias en los medios, mención en el programa electoral del PP, anuncio de la consejera en las Cortes tras su toma de posesión, pero tras casi 16 meses desde el anuncio del descuento del 25 % no es de recibo, decían los portavoces, que el Gobierno central haya tomado medidas tan contundentes como los descuentos del 100 % y del 50 % actuales, mientras la Junta de Castilla y León muestra indecisión e inoperancia. No es válido incumplir la palabra. No en Castilla y León.

El seis de octubre de dos mil veintitrés, los Presupuestos Generales del Estado incluyen 15,2 millones de euros para declarar nuevas OSP a Avant en Castilla y León, para declarar como OSP servicios ferroviarios de proximidad y para impulsar una movilidad innovadora en entornos rurales; Presupuestos Generales del Estado, los de dos mil veintitrés, que por supuesto contaron con el voto en contra del Partido Popular, la ultraderecha y Ciudadanos.

El siete de octubre del dos mil veintidós, desde el Ministerio de Transportes, anuncia que incorpora las 12 líneas de alta velocidad a los descuentos con abonos en Castilla y León; 12 líneas AVE que podrán beneficiarse de rebajas de los bonos Avant.

A ver. El once de octubre de dos mil veintidós, Castilla y León pide a Transportes que declare OSP las líneas AVE para aplicar cuanto antes los descuentos. Un año y cuatro meses después de aquel acuerdo del Consejo de Gobierno, de su falta de palabra y de su indolencia.

El nueve de noviembre de dos mil veintidós, en la comparecencia de Presupuestos, la consejera anuncia que la Junta de Castilla y León financiará el 25 % en las tarifas de trenes Avant desde el mes de enero. Lo que no anunció es que solo eran para Ávila, Segovia y Valladolid, tal y como recogían los Presupuestos, y se vio obligada a matizar.

Lo que tampoco anunció es que el convenio firmado el dos de diciembre de dos mil veintidós tuvo que ser modificado el veintinueve de diciembre de dos mil veintidós, de ahí el matiz. En dicho convenio se incorporó una adenda que incluía, dentro de las nuevas relaciones subvencionadas, las 12 nuevas declaraciones de OSP, porque no estaban incluidas en el convenio inicial; adenda que supuso que el convenio final suscrito en diciembre, dotado inicialmente con 9,6 millones, tuviera que ser modificado ampliando cada anualidad en 600.000 euros más.

Lo cierto es que un año y medio después los castellanos y leoneses contamos con la bonificación del 25 % de las tarifas de los viajeros recurrentes usuarios de las líneas de altas prestaciones declaradas de obligación de servicio público gracias al Gobierno de España y a pesar de ustedes.

Y les voy a dar un último dato que recoge el convenio firmado entre la Junta y... y RENFE, a modo de ejemplo. El abono tarjeta plus, por ejemplo, de la línea Valladolid-Burgos tiene un precio de 91,50 euros. Con el precio bonificado por el Gobierno,



con el 50 %, el precio baja a 45,75 euros. Con la bonificación del 25 % de la Junta de Castilla y León, el precio se queda... tiene una bonificación de 22,90 euros. El importe total del viajero que pagarían por ese abono tarjeta plus sería de 22,85. En total: un 75 % menos.

El señor Mañueco vendió la modifica... la bonificación como nueva medida para fijar población, y lo cierto es que el último año Castilla y León ha perdido...

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Vaya concluyendo, señoría.

LA SEÑORA PELEGRINA CORTIJO:

(Concluyo). ... 10.499 habitantes. También vendió la bonificación como una medida de... de ahorro a los ciudadanos que trabajaran... que trabajaban fuera de la Comunidad. Echen la cuenta de cuánto les ha costado a los ciudadanos el año y medio de su incompetencia.

Retiramos la proposición no de ley porque, a pesar del Partido Popular, el Gobierno de España cumple con los castellanos y leoneses, mientras el señor Mañueco les ha estado engañando durante un año y seis meses. Gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Vale, entendemos que ha retirado la proposición no de ley. Por lo tanto, se pasa al punto siguiente del orden del día.

PNL/000326

LA VICEPRESIDENTA (SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ):

Segundo punto del orden del día: **Proposición no de ley, PNL 326, presentada por los Procuradores don Fernando Pablos Romo, doña Rosa María Rubio Martín, don José Luis Cepa Álvarez y doña Laura Pelegrina Cortijo, instando a la Junta de Castilla y León a incorporar la construcción de la variante de la población de Villares... de Villares de Yeltes en la carretera Salamanca 325 en el nuevo plan autonómico sectorial de carreteras con carácter prioritario, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 75, del veintidós de noviembre de dos mil veintidós.**

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

EL SEÑOR PABLOS ROMO:

Gracias, señora vicepresidenta. Señorías, no es la primera vez que trae el Grupo Socialista aquí un incumplimiento del Plan Sectorial de Carreteras 2008-2020. Estamos hablando, por tanto, de un plan que se elaboró hace 15 años. Probablemente tampoco sea la última.



Y, en este caso, traemos una iniciativa muy sencilla. Les aseguro que no agotaré el tiempo, porque para defenderla basta con dar respuesta a una pregunta: ¿es necesaria hacer esta variante? Y la respuesta es clara: sí. No hace falta que lo digamos nosotros. Lo dijo la Junta de Castilla y León, allá por el año dos mil ocho, cuando la incorporó –era la única de esta carretera, de la Salamanca 325–, en el Plan Sectorial de Carreteras de ámbito autonómico. Y si es necesario, hay que saber por qué es necesario y, a partir de ahí, hacerlo cuanto antes.

Quiero decirles que el Grupo Socialista, en aras a intentar llegar a un acuerdo, que conseguimos ya en su momento con otra de las vías, hemos trasladado como redacción la que fue acordada para la carretera Salamanca-Vitigudino en su momento.

¿Por qué es fundamental hacer la variante de Villares de Yeltes? No sé si ustedes conocen o no; es un pequeño municipio. La carretera Salamanca 325 une el Campo Charro con el Abadengo, dos de las comarcas salmantinas. Se inicia en La Fuente de San Esteban, pasa por Boada, el siguiente municipio es Villares de Yeltes; después está Villavieja de Yeltes, uno de los municipios más importantes de la zona; desde ahí se puede ir a Bogajo, se puede ir a Cerralbo, que es el final de esta carretera.

La travesía actual de Villares de Yeltes es probablemente una de las que tiene los trazados más sinuosos que existen en la provincia salmantina. Estamos hablando de curvas muy cerradas y estamos hablando, por tanto, de una travesía peligrosa. Lo es para los que circulan y también para los habitantes de este municipio; de tal manera que realizarla parece algo absolutamente urgente y necesario.

¿Qué hemos planteado? Pues que se incorpore con carácter prioritario en el nuevo Plan Sectorial de Carreteras. No se nos pasa por la cabeza que ninguno de los grupos vaya a votar en contra de esto, teniendo en cuenta que ya estaba incorporado en el anterior, que no se ha hecho y que la redacción buscada por el Grupo Socialista, porque lo que nos interesa es que se haga cuanto antes, es aquella que en su momento acordamos para la carretera Salamanca-Vitigudino.

LA VICEPRESIDENTA (SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ):

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

EL SEÑOR PASCUAL MUÑOZ:

Muchas gracias, vicepresidenta. Buenos días, señorías. Pues muy brevemente, porque cada 15 días debatimos una o varias proposiciones no de ley similares a esta.

Queda claro que el Plan de Carreteras 2008-2020 no se ha cumplido. Me parece algo preocupante porque, como hablamos en cada Comisión de Movilidad, es un tema de seguridad y de facilitar la vida de los vecinos, pues, como bien dicen, la carretera SA-325 es la principal vía de comunicación entre comarcas. Y la Junta de Castilla y León tiene la obligación de velar por la seguridad, en este caso en las carreteras.

Estamos ante otro ejemplo más del incumplimiento de la Junta con ese Plan de Carreteras y consideramos que es una actuación que, si está contemplado en el mismo y que, efectivamente, por lo que han expuesto, es necesaria, debería hacerse con la mayor rapidez posible.



Sigo sin ver el debate en este tipo de propuestas, ya que lo que era necesario entonces es fácil que siga siéndolo aún más hoy, por lo que nuestro voto será a favor. Muchas gracias.

LA VICEPRESIDENTA (SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ):

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

LA SEÑORA GALLEGO GONZÁLEZ:

Gracias, presidenta. Buenos días. Efectivamente, bueno, pues se nos trae un ejemplo más de... de una travesía horrorosa, con muchos problemas para la seguridad vial y un incumplimiento claro en cuanto al Plan Autonómico Sectorial que... que está vigente, a pesar de ser del dos mil ocho-dos mil veinte, vigente y, además, incumplido.

Con lo cual, si nosotros vamos a lo que se nos ha dicho aquí por parte del titular del área, esta... este Plan Autonómico tenía cinco líneas de actuación: mantenimiento, conservación, remodelización y seguridad vial, entre otras cosas. Con lo cual, parece que falla, sobre todo, pues el cumplimiento de lo que es más esencial, que es esa red autonómica de mantenimiento y, sobre todo, esa seguridad para... para cualquiera que transite por ella, donde se ha justificado... y yo creo que los que bien la utilizan, pues saben la peligrosidad que tiene la misma.

Con lo cual, indudablemente, nuestro voto va a ser a favor. Pero también es verdad que... que parece que hay una cierta dejación en cuanto a las competencias propias que asume esta... esta Consejería, dado que lo más importante, que es la seguridad y el mantenimiento de las vías, pues Comisión tras Comisión se pone de manifiesto ese incumplimiento y, por tanto, esa falta de cumplimiento de lo que es el presupuesto y con ello de las promesas que se hacen a los ciudadanos. Así que nuestro apoyo hacia la propuesta presentada por el Partido Socialista. Gracias.

LA VICEPRESIDENTA (SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ):

Por el Grupo Parlamentario Vox Castilla y León, con un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor procurador don Javier Carrera Noriega.

EL SEÑOR CARRERA NORIEGA:

Gracias, señora presidenta. Buenos días a todos, señorías. Estamos hablando de una vía que tiene una densidad media de circulación de 412 vehículos diarios; con nula siniestralidad en los últimos tres años, ya que, según parece, no se ha registrado ningún accidente de tráfico en la travesía.

La Junta de Castilla y León está realizando obras de mantenimiento y mejora en la red vial. Y desde luego, como grupo parlamentario, no nos oponemos a la ejecución de esa variante; si bien es cierto que, según consta, parece que se están elaborando el Plan de Carreteras atendiendo a criterios que son puramente técnicos. Lo que quiere decir que habrá que esperar a que ese Plan de Carreteras se concluya y que, de acuerdo con los criterios técnicos que el mismo está realizando, pues podamos ver si esta variante se... es incluida o no.



Entendemos que las infraestructuras son esenciales para vertebrar el territorio, pero siempre decimos lo mismo, y la verdad es que desgraciadamente es así: los recursos son limitados. Y muchas veces todo lo que se puede hacer, pues... o todo lo que se quiere hacer no es posible realizarlo por la limitación de los recursos.

En cualquier caso, recordar que la red de carreteras de Castilla León tiene 11.500 kilómetros para mantener y que, si bien entiendo -o entendemos- que posiblemente sea necesario también realizar la obra que se solicita, pues será necesario esperar a ver si el Plan de Carreteras elaborado por la Consejería de Movilidad incluye esa infraestructura con el fin de que los ciudadanos la puedan... puedan disponer de ella.

En cualquier caso, hasta tanto en cuanto no se produzca o tengamos el plan, nos pronunciamos en contra de la PNL. Muchas gracias.

LA VICEPRESIDENTA (SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ):

En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, por un tipo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor procurador don Emilio José Berzosa Peña.

EL SEÑOR BERZOSA PEÑA:

Muchas gracias, señora vicepresidenta. Señorías, quiero recordar, en relación con... con esta variante que viene hoy en la PNL del Partido Socialista, que concretamente, para la población salmantina de Villares de... de Yeltes, se presentó una enmienda al Proyecto de Ley de Presupuestos, la número 523, en la que proponía una dotación de 500.000 euros para dicha variante, a través de una minoración de unas partidas, en este caso de la Dirección General de Telecomunicaciones y Administración Digital, destinada a actuaciones de inversión en equipos para el buen funcionamiento de redes y servicios informáticos de la propia Junta de Castilla y León, siendo por... parte de su presupuesto Fondos MRR, que solo se pueden destinar a tal fin. Y que fue rechazada porque tocar esa partida impediría el normal funcionamiento de la Administración regional.

La carretera Salamanca 325 está dentro de la red regional de carreteras de la Junta de Castilla y León desde el año dos mil cuatro, a través de un convenio que se firmó con la Diputación de Salamanca para la cesión de dicha carretera.

Y como bien ha comentado el proponente, une Cerralbo con La Fuente de San Esteban, con una longitud total de 37,5 kilómetros. Y hay que reconocer que, a su paso por Villares de Yeltes, es el trazado más complicado que tiene toda la vía en comparación con Bogajo, con Boada, o Cerralbo o La Fuente de San Esteban.

Villares de Yeltes, municipio que actualmente, según los datos del INE de dos mil veintidós, tiene una población censada de 104 habitantes y, según datos del mapa de tráfico del año dos mil veintiuno, la intensidad media diaria de esta carretera es de 412 vehículos al día, siendo vehículos ligeros, coches y motocicletas el 97 %.

En los años dos mil seis y dos mil siete se procedió al refuerzo y ensanche de la carretera en dos obras diferentes: tramos de La Fuente de San Esteban a Villavieja de Yeltes y el tramo de Villavieja de Yeltes a Cerralbo, estando la carretera actualmente en un estado aceptable, no descartando en el futuro alguna actuación a mayores en regeneración de la propia superficie.



En dos mil dieciocho, el Servicio Territorial de Fomento de Salamanca realizó la instalación de reductores de velocidad en el interior de la travesía en el punto kilométrico 15.235.

También cabe destacar que en dicha travesía no se tiene constancia de ningún accidente en los últimos tres años. Y tampoco ha recibido la Consejería de Movilidad y Transformación Digital ninguna comunicación por parte del ayuntamiento como una necesidad actual para realizar esta construcción propuesta.

Cabe indicar que para la realización de este tipo de inversiones hay que analizar varios factores, como anteriormente hemos visto, como la intensidad de circulación media diaria de la carretera, la población existente en la... en la localidad y la accidentabilidad del tramo de la carretera a su paso por dicha localidad, entre otros.

En el caso de la travesía analizada en esta PNL, podría no tratarse de una variante que pudiera entenderse que fuera calificada como prioritaria a vista de los números, viendo los datos a analizar y teniendo en cuenta que también... que una decisión de este tipo hay que llevarla en la foto general de la... de toda la Comunidad en cuanto a las necesidades existentes en la actualidad en nuestra extensa red de carreteras de más de 11.500 kilómetros, y los recursos económicos disponibles para su ejecución.

Recordar que la política en materia de carreteras de la Junta de Castilla y León siempre ha tenido y tendrá como objetivo fundamental la conservación y mantenimiento de toda la red de carreteras para disponer de unas infraestructuras en adecuadas condiciones viarias y de seguridad, dando respuesta a la demanda de movilidad de nuestro territorio y nuestros ciudadanos.

Actualmente está en fase de redacción el nuevo Plan Autonómico de Carreteras, en el que se estudiará la posibilidad de construir la variante solicitada en función también de las variables indicadas. Desde el Grupo Parlamentario Popular, para poder avanzar en esta PNL y que pueda ser una realidad la inclusión en el nuevo Plan Autonómico Sectorial de Carreteras, queremos plantear esta enmienda con el siguiente texto alternativo, que leo a continuación:

“Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a evaluar las necesidades de la ejecución de la variante de la población Villares de Yeltes, en la carretera Salamanca 325, durante la redacción del nuevo Plan Autonómico Sectorial de Carreteras, e incorporar... incorporar -perdón- su ejecución si se considerase prioritaria teniendo en cuenta la situación presupuestaria actual y previsiones futuras”. Muchas gracias.

LA VICEPRESIDENTA (SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ):

Muchas gracias. Para cerrar el debate y fijar el texto definitivo de la resolución que propone, tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos, don Fernando Pablos Romo.

EL SEÑOR PABLOS ROMO:

Gracias, señora vicepresidenta. Agradecer al señor Pascual y a la señora Gallego el apoyo de Por Ávila y la UPL a esta iniciativa. Compartir con ellos lo que ha sido la razón de la justificación de su voto favorable, que también lo es del traerlo aquí



por parte de Grupo Socialista, que es la seguridad vial, que es tan importante para 400 vehículos como para más o para menos; tan importante es si viven 104 vecinos como si viven 100.000. Con que salvemos una sola vida ya habrá merecido la pena lo que estamos planteando aquí.

Respecto al señor Carrera del Grupo Parlamentario Vox, dos cuestiones. Una, nos ha trasladado que los recursos son limitados. Estamos de acuerdo. Mire, con lo que cuesta la Vicepresidencia de la Junta tendríamos prácticamente para pagar la mitad de esta travesía en una legislatura. A nosotros nos parece más útil la travesía que la Vicepresidencia de la Junta. Como todo es opinable, seguro que a ustedes les parece más importante la Vicepresidencia de la Junta que la travesía.

Y lo que me ha sorprendido en alguien como usted, a quien le reconozco que los debates son muy rigurosos, decir que Vox va a esperar a ver si se incluye. Pero si espera ver que se incluye, ¿qué hacemos lo que estamos haciendo aquí, intentando controlar a la Junta e impulsando la acción de Gobierno? Si todos esperamos a ver lo que hace la Junta, las Comisiones no tienen ningún sentido. Tendrá que hacerse previamente. Por parte del grupo es un análisis de qué consideramos más importantes e instar a la Junta que aquello que hemos considerado relevante lo pueda llevar a cabo.

Respecto al señor Berzosa, nos traslada que presentamos una enmienda que no le gusta a él de donde sacamos el dinero. Pero mire, yo les animo a que hagan ustedes alguna vez alguna enmienda; porque la realidad es que quien trabaja es el Grupo Socialista, en este caso un trabajo de nuestra portavoz, Laura Pelegrina, absolutamente espectacular en esta Comisión. Y en coherencia con lo que nuestro grupo plantea, en esas enmiendas estaban las reivindicaciones que hemos traído a través de proposiciones no de ley. Porque lo que sería incoherente es solicitar una proposición no de ley y no haber previsto previamente un mecanismo inicial, como en este caso sería, para poder llevar a cabo, desde el punto de vista presupuestario, esta iniciativa.

Se lo comentaba antes: que haya 104 habitantes no les da ni más ni menos derechos para... exactamente iguales, por tanto, también a que tengan garantía de seguridad vial en la travesía de su municipio.

Y lo que dice al final es que tienen intención de evaluarlo. Lo ha dicho también el señor Carrera, que hay que evaluar lo que hay que hacer. ¿Están diciendo, por tanto, tanto unos como otros, que, cuando se incorporó en el Plan Sectorial de Carreteras del año dos mil ocho, la Junta de Castilla y León lo incorporó a la ligera? Porque la carretera es la misma, la travesía es la misma, la peligrosidad sigue siendo la misma. ¿Qué más evaluación requieren ustedes que el hecho de que está incorporado en el plan actualmente en vigor?

La gravedad de lo que es esa afirmación es dejar en mal lugar, supongo que a los técnicos, porque si siempre tienen la culpa, que hicieron los estudios previos al plan que actualmente está en vigor.

Por tanto, señor Berzosa, desde el respeto que además sabe que le tenemos, no vamos a aceptar la enmienda; porque decir que vayan a hacer lo que ya tenían que haber hecho es faltarle al respeto a los técnicos, pero, sobre todo, a los habitantes de la zona.



Que el Ayuntamiento del Partido Popular de Villares de Yeltes no lo haya solicitado allá él. A nuestro grupo se han dirigido muchísimos vecinos de esa localidad pidiendo que se haga algo con la travesía actual; de verdad, yo sé que es un pueblo alejado, en mitad de la nada en muchos casos, al que no se va salvo que se atraviese esa zona salmantina. Pero el peligro es muy serio. Y nuestro deseo es que nunca pase nada. Pero en este caso, si la Junta comprometió eliminar la travesía a través de una variante, parece que es razonable que se haga. Y si no se ha hecho durante los últimos 15 años, igual de razonable es que el Grupo Socialista lo plantee con carácter prioritario.

Por tanto, señorías, nosotros vamos a mantener nuestro texto, que vuelvo a leer, para que conste en acta, que será el que se someta ahora a votación. Y diría que “Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a incorporar la construcción de la variante de población de Villares de Yeltes en la carretera Salamanca 325 en el nuevo Plan Autonómico Sectorial de Carreteras con carácter prioritario”.

Votación PNL/000326

LA VICEPRESIDENTA (SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ):

Muchas gracias, señor Pablos Romo. Concluido el debate, procedamos a someter la votación la proposición no de ley. ¿Votos a favor? Ocho. ¿Votos en contra? Diez. ¿Abstenciones? Cero. En consecuencia, queda rechazada la... la proposición no de ley debatida.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

PNL/000363

LA VICEPRESIDENTA (SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ):

Tercer punto del orden del día: **Proposición no de ley, PNL 363, presentada por los Procuradores doña Alicia Gallego González, don José Ramón García Fernández y don Luis Mariano Santos Reyero, instando a la Junta de Castilla y León a dirigirse al Gobierno central, a la mayor brevedad posible, para aclarar conjuntamente qué Administración es la competente para construir la ronda este de Salamanca, que conectaría las autovías A-50 y A-62 al este de la ciudad de Salamanca, así como, en el caso que se considere competente a la Comunidad Autónoma, a iniciar en el año dos mil veintitrés los trámites para comenzar con los procedimientos necesarios de cara a acometer la construcción de dicho vial, o solicitárselo a otra Administración en el caso de que esa resultase competente, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 95, de diez de enero de dos mil veintitrés.**

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

**LA SEÑORA GALLEGO GONZÁLEZ:**

Gracias, presidente. Efectivamente, nosotros traemos hoy a... a estas Cortes la presentación de... de esta proposición no de ley, en el que queríamos exponer que, efectivamente, pues la ciudad de Salamanca carece de una circulación... circunvalación completa que conecte de forma más eficiente las autovías que circundan la ciudad, encontrándonos además deficiencias en aquella parte en que sí había conexión entre las mismas.

Así, por un lado, nos encontramos con una conexión deficiente entre la A-66 y la A-62, en el enlace de Buenos Aires, que embotella el tráfico y que lleva varios años esperando ya una solución que no llega con incumplimientos reiterados de cara a lograr esta solución por Gobiernos tanto de uno y de otro color. Es decir, tanto se ha reclamado, y así lo sabían, el Partido Popular como el Partido Socialista, sin que hubiera hasta este momento una solución.

No obstante, la parte más sangrante en materia de movilidad se daría al este de la ciudad de Salamanca, donde se carece de una conexión entre las autovías A-62 y A-50, que hace que la ronda de la circunvalación de la ciudad se halle totalmente incompleta.

Este hecho implica que el tráfico de la A-50, procedente de Madrid y de Ávila, se ve obligado a desembocar en la ronda de Buenos Aires, de cara a acceder a la A-62 y la A-66, sobrecargando más dicho enlace que da acceso a su vez a la carretera 517, es decir, la carretera de Salamanca a La Fregeneda por Vitigudino.

Reiteramos que esta ronda es un problema, además, para la seguridad vial a la... en la circunvalación suroeste de la capital salmantina. Y que esta glorieta es uno de los puntos de la ciudad que más soporta el tráfico con unos 20.000 vehículos al día, según los últimos datos. Además, son vehículos pesados, que son los más proclives, sobre todo, a sufrir accidentes y que muchas veces, pues han sufrido, fruto de esos giros pronunciados, pues accidentes de una entidad grave.

Por ello, todo justifica la necesidad de esta remodelación del enlace de la A-62 a la A-66 en la rotonda de Buenos Aires, en Salamanca.

Por otra parte, se ha de remarcar que la falta de una ronda este de Salamanca está perjudicando especialmente a los vecinos que viven en los barrios del este de Salamanca, de cara a acceder a las autovías que confluyen en la ciudad, sobrecargando innecesariamente, además, a otras vías secundarias, con el mayor peligro que ello supone.

La creación de esta ronda este facilitaría sobremanera el acceso desde Santa Marta de Tormes, Cabrerizos, Carbajosa de la Sagrada, las comarcas de las Villas, Alba, Peñaranda, hacia las comarcas de la Armuña y la Guareña, así como hacia Valladolid, Burgos o el País Vasco, liberando el tráfico y la peligrosidad a otras carreteras secundarias como son la Nacional 501 y la Salamanca 20.

Y es que en cuanto a la determinación de cuál es la Administración competente para ejecutar esta ronda este, pese a que supone un vial de enlace entre dos autovías estatales, parece lógico que fuese el Gobierno central quien ejecutase esta ronda este. Lo cierto es que así se ha preguntado y el Gobierno elude sus responsabilidades en este respecto.



Desde la Unión del Pueblo Leonés hemos planteado dicha pregunta en el Senado, a través del senador Carles Mulet, la necesidad de que se acometiera la ronda este de Salamanca. Pero la respuesta del Gobierno fue la de echar balones fuera alegando que no era responsabilidad suya.

De hecho, en respuesta a oficial del Gobierno, firmado el veinticinco de febrero del dos mil veintiuno y fechada en registro de entrada de Senado de veinticinco de febrero del dos mil veintiuno, el Gobierno indicaba que -y se cita literalmente- “la vía planteada entre la A-62 y la A-50 serviría mayoritariamente a un tráfico urbano de corto recorrido entre zonas urbanas y periurbanas de Salamanca y su alfoz. Por tanto, su posible desarrollo debe realizarlo otras Administraciones como la Junta de Castilla y León, la Diputación de Salamanca o los ayuntamientos concernidos”.

Ante esta respuesta, es decir, la UPL no estamos de acuerdo en dicho planteamiento del Gobierno, ya que, si atendemos a casos similares, la lógica nos lleva a... a pensar que el Gobierno central es el competente para ejecutar esta ronda y que simplemente está escurriendo el bulto para evitar construirla buscando una excusa que no se sustenta.

Y es que, como se hizo en la propia ciudad de Salamanca, tenemos la carretera Salamanca 20 o la ronda sur, cuya titularidad corresponde al Estado, lo que, por similitud del caso que hoy traemos aquí, nos lleva a pensar que ha de ser el Gobierno central quien convierta en realidad la ronda este de Salamanca.

Y en todo caso, y dado que el Gobierno no parece tener claro este punto y consideramos que no sería de su competencia, lo que aquí se plantea es, bueno, pues que entre la Junta y el Estado debe comunicarse para aclarar qué Administración es la competente para ejecutar la ronda este de Salamanca; o si la misma debería de ejecutarse de forma conjunta y coordinada entre la Administración estatal y autonómica.

No obstante, sea cual fuere la Administración competente para ejecutar la mencionada ronda, desde la Unión del Pueblo Leonés sí que consideramos que este hecho debe de aclararse entre Administraciones para que no sirva de excusa reiterada en la medida en que se está evitando esa ejecución y que, como se ha indicado previamente, favorece notablemente a los vecinos del noroeste de la provincia de Salamanca.

Por ello planteamos esta proposición no de ley en el caso de que la Junta se considere... para que, en el caso de que la Junta se considere competente para ello, sea la propia Administración autonómica la que la ejecute.

Y en el caso de que se determine, tras esos acuerdos o diálogos que se puedan producir entre la Junta y el Gobierno, pues al estudio de esta construcción del vial de enlace de la A-62 y la A-50 entre Salamanca por la ronda este. Por ello presentamos esa propuesta de resolución, que paso a leerles:

“Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla a dirigirse al Gobierno central, a la mayor brevedad posible, para aclarar conjuntamente qué Administración es la competente para construir la Ronda Este de Salamanca, que conectaría las autovías A-50 y A-62 al este de la ciudad de Salamanca”.

Y como punto segundo: “Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a, en el caso de que se considere la comunidad autónoma la administración



competente para construir la ronda... la Ronda Este de Salamanca –que, indico, conectan las vías anteriormente citadas–, iniciar en el año dos mil veintitrés los trámites para comenzar con los procedimientos necesarios de cara a acometer la construcción de dicho vial, y, en el caso de que se considere competente otra administración, solicitarle a aquella que en el año dos mil veintitrés inicie los trámites para comenzar con los procedimientos necesarios de cara a acometer la construcción de la Ronda Este de Salamanca”.

Es decir, es una propuesta de resolución en la que trata, primero, de determinarse quién es la competente para dar una solución a un problema que ya se enraíza demasiado tiempo y que, efectivamente, está produciendo, como aquí se viene diciendo de forma constante y continua, pues unos problemas de seguridad y un tráfico que para una ciudad como Salamanca tienen que eludirse. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

EL SEÑOR PASCUAL MUÑOZ:

Muchas gracias, presidente. Pues vamos a votar a favor de esta proposición no de ley y considerar que es fundamental que se aclaren esos puntos que detallan en su propuesta.

Por desgracia, estamos muy acostumbrados a ver cómo se echan balones fuera y no se asumen las competencias que directa o indirectamente corresponden a la Junta de Castilla y León. Porque, independientemente de que... de quién sea el competente para poner en marcha estas obras, la Junta de Castilla y León, como representante de todos los castellanos y leoneses y, por lo tanto, sus intereses y necesidades, debería cumplir con sus funciones y poner todo de su parte: o bien iniciar esa construcción, si fuera de su competencia; o bien reivindicar de forma activa que el Gobierno central se ponga manos a la obra, nunca mejor dicho.

Y les digo esto porque en mi provincia, en Ávila, estamos en un caso similar con la autovía A-40, más bien con uno de los tramos pendientes de dicha vía, que conectaría al fin Ávila con la autovía A-6. En este caso la competencia es estatal, pero, como digo, la Junta tiene que luchar de forma activa para que el Gobierno de España inicie cuanto antes esas obras.

En este sentido, presentamos una proposición no de ley el año dos mil veinte que contó con la aprobación de todos los grupos parlamentarios. Además, hemos registrado varias preguntas escritas para ver cómo van estos trámites que gestiona la Junta. Y la respuesta de la Junta se limita a decir que ellos han enviado una carta al Ministerio competente en la que le piden, simple y llanamente, que les mantenga informados de las decisiones que adopte. Nada más. Ese es el esfuerzo que hace la Junta para que los abulenses tengamos unas conexiones dignas que nos permitan progresar.

Dicho esto, y como ya he dicho al comienzo, que votaremos a favor de su proposición no de ley, pero tanto si se determina que la competencia es regional o



nacional, les recomiendo que se armen de paciencia, porque por mi experiencia les digo que esto que piden se puede demorar demasiado. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

LA SEÑORA SUÁREZ VILLAGRÀ:

Muchas gracias, presidente. Buenos días, señorías. En primer lugar, nos llama la atención que traigan una propuesta, igual que la siguiente, de instar al Gobierno central, cuando el otro día, en el pasado Pleno, se nos echó en cara que teníamos nosotros diputados nacionales para debatir algunas cosas en el Congreso de los Diputados. Nos llama la atención simplemente, porque ahora les ha tocado a ustedes.

Después de esto, nos sorprende también que traigan esta petición cuando en noviembre de dos mil veintidós, como usted ha reconocido, mientras se estaban tramitando los Presupuestos Generales del Estado, ya trasladaron para su registro al senador de Compromís -ese partido que está detrás del gravísimo escándalo de las niñas tuteladas-, Carles Mulet, una enmienda a esos Presupuestos mediante la que buscaban la inclusión en los Presupuestos de una partida para crear esa misma ronda, la ronda este de Salamanca, que enlazaría, como ha dicho, las autovías A-50 y la A-62.

Como ya sabían en ese momento, las autovías A-50, autovía de la Cultura, que enlaza Salamanca con Ávila, y la A-62, autovía de Castilla, que enlaza Burgos con Portugal en Fuentes de Añoro, ambas al este de la ciudad de Salamanca, son de titularidad estatal.

Todos conocemos la gran cantidad de circulación que soporta la A-62 y que supone la principal conexión terrestre entre Portugal y Europa, que es verdad que podría ser aminorado si se dotara de una circunvalación completa a la ciudad de Salamanca.

Al pretender conectar dos autovías de titularidad estatal a través de la construcción de la ronda este, lo que es lógico es que sea acometida por la Administración del Estado; por la razón que ya he dado: por la cantidad de tráfico que soportaría y por los criterios que se tienen para llevar a cabo estas rondas en otras capitales de provincia de España.

Respecto al punto número 2 de la proposición no de ley, al no ser competente la Junta de Castilla y León, no va a acometer la construcción de... de ese vial.

Por otra parte, cabe destacar que sobre esa posible conexión no hay reflejada ninguna consignación en los Presupuestos Generales del Estado para este fin. El Gobierno central se desentiende, una vez más, de este tema, como no podría ser de otra manera.

En definitiva, señorías, tendremos que seguir demandando al Gobierno central esta y otras infraestructuras que son prioritarias en esta región, como ya puse de manifiesto en esta Comisión no hace mucho, y que al Partido Socialista no gustó, y que hoy vuelvo a nombrar: la autovía del Duero, A-11, entre Portugal y Soria, que ha



sufrido históricos retrasos –prueba de ello es que se ha tardado 13 años en ejecutar un tramo de tan solo 17 kilómetros entre Venta Nueva y Santiuste, siendo este uno de los tramos que presentaba mayor riesgo en la red de carreteras nacionales–; la A-15, autovía de Navarra; la A-73, autovía de Burgos-Aguilar de... de Campoo; la A-40, autovía de Ávila-Maqueda o el otro tramo de la A-76, autovía Ponferrada-Oeste... Orense –perdón-. Todas ellas que se encuentran en una fase muy avanzada de tramitación administrativa, pero no tienen dotaciones económicas que permitan licitar las obras en dos mil veintitrés. Así que habrá que seguir esperando, como siempre.

La A-60, autovía Valladolid-León, ni la mejora de la capacidad de la A-62, autovía de Castilla, van a experimentar avances en este ejercicio tampoco.

La diferencia entre este Equipo de Gobierno de coalición y el Gobierno central es que, mientras el Partido Socialista prefiere destinar los recursos a otras regiones y pagar favores a los separatistas y Bildu etarras, en esta región, el Equipo de Gobierno sí que nos hemos comprometido con la provincia de Salamanca y así ha quedado reflejado en los Presupuestos Generales de Castilla y León, a la que se destina un montante total de 1.155.803,680 millones de euros. Lo que supone un incremento del 12,27 % respecto a los Presupuestos de dos mil veintiuno.

Para finalizar, decir que, si ustedes saben que el Gobierno es el competente, como ha dicho, no entiendo muy bien la duda de... de instar a que nos lo aclaren. Y nada más. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias, señoría. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Socialista, y un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor procurador don Fernando Pablos Romo.

EL SEÑOR PABLOS ROMO:

Gracias, señor presidente. Acabo de escuchar una de las cosas más sorprendentes que se han dicho en estas Cortes en mucho tiempo. Acabo de escuchar a la portavoz de Vox decir que van a invertir en Salamanca 1.158.250 millones de euros, es decir, más de un billón de euros; algo que no creo que ocurra en muchas... durante muchas décadas. Ojalá fuese posible. Pero, dispuestos a escuchar de todo, ya no nos extraña nada.

Permítanme que fije posición por parte del grupo diciendo que vamos a votar a favor de esta iniciativa, pero hay que aclarar algunas cuestiones a la proponente, porque ha trasladado que la necesidad de esta ronda tiene que ver por las dificultades de conexión de los vecinos de Salamanca con la A-62 o con la A-50; cosa que no es verdad. El problema de la conexión de estas autovías no está en la ciudad de Salamanca. Los vecinos de la ciudad de Salamanca tienen una ronda este interior que les permite, sin ninguna dificultad, acceder a cualquiera de las dos autovías.

De hecho, se la voy a relatar para que la conozcan. Esta ronda empieza en el conocido barrio Garrido, atraviesa lo que es la avenida de los Cipreses, bordea por un puente encima del ferrocarril el barrio de Puente Ladrillo, baja hacia la zona de La Aldehueta, atraviesa La Fontana. Son dos carriles en cada sentido, bien comunicados, sin ningún problema.



Por tanto, a nosotros nos parece bien que se comuniquen ambas autovías. Fijese si nos parece bien que el Grupo Socialista lo propuso ya en el año dos mil diez. Le voy a leer una noticia de *La Gaceta de Salamanca*, de veintisiete de septiembre de dos mil diez: “El PSOE propone una carretera que una la A-62 con la A-50”. Los procuradores salmantinos en las Cortes de Castilla y León han presentado este lunes una proposición no de ley, que defendió nuestra compañera Ana María Muñoz de la Peña, y que tuvo el voto en contra, entonces, de la mayoría absoluta del Partido Popular.

¿Cómo consideramos los socialistas que deben unirse estas dos autovías? Para que, entonces, señora Gallego, no haya ninguna duda que es una carretera de responsabilidad autonómica. El problema está en una zona más al norte de la ciudad, que tiene que ver con la conexión con el aeropuerto de Matacán, que algún día se impulse y, por tanto, la fluidez de las personas que lleguen ahí para poder ir a cualquiera de los dos autovías, y con una zona donde sí hay mucho tráfico pesado, que son la zona de las Villas de Salamanca, donde también hay una planta de bioetanol, que por el tipo de actividad requiere mucho tráfico pesado.

¿Cuál sería nuestra solución? Pues nuestra solución es bien sencilla: empezaríamos en la carretera A-62, en Parada de Rubiales; iríamos por las carreteras provinciales DSA-691 hasta Espino de la Orbada (tiene cinco kilómetros); DSA-690, otros tres kilómetros, hasta El Pedroso de la Armuña; enlazaríamos, una zona que se puede comunicar con una carretera autonómica, con lo que sería el camino agrícola conocido como Aceñeros, de diez kilómetros, con Babilafuente; y de ahí con la Salamanca 810, de titularidad autonómica, con Encinas de Abajo.

Esa es una buena conexión. Fijese si es buena que el Grupo Socialista la volvió a registrar en el año dos mil dieciocho; nunca se debatió. Por lo tanto, nosotros no lo volvimos a pedir porque los alcaldes de la zona no nos han dicho o casi están desilusionados, porque ellos consideran que era algo muy importante, pero seguimos manteniendo la idea. Nos parece muy bien conectar ambas autovías. Nos parece muy razonable que sea con una carretera de ámbito autonómico. Pero, de verdad, no en la zona de la ciudad de Salamanca, porque eso no hay posibilidad.

Es decir, si conocen Salamanca y uno entra de la A-62 se encuentra con un polígono industrial, el polígono industrial de Los Villares. Y si gira hacia el este se encuentra con el municipio de Cabrerizos, que no se puede atravesar por una carretera, y Cabrerizos está ya junto con la ciudad de Salamanca. Por tanto, no es sencillo que se pueda hacer en esa zona.

Del mismo sentido que se ha hecho en la zona sur con la Salamanca 20, que es algo que se hizo en su momento, por cierto, con un Gobierno socialista, con Felipe González, que fue la primera zona de Salamanca en que tuvimos una autovía. Luego tardamos muchos años y José Luis Rodríguez Zapatero consiguió convertir todas las carreteras nacionales en autovía. En eso sí, no quiero dar envidia al señor Pascual, somos unos afortunados. Todas las nacionales de la provincia de Salamanca, gracias a José Luis Rodríguez Zapatero, se consiguieron convertir en autovías.

Siendo esto así, pues nuestro voto va a ser favorable. Pero ya le digo, si hay que ponerse de acuerdo en quién le corresponde, no tenemos ninguna duda: es competencia autonómica, y durante años hemos demostrado que así debería ser.

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

Muchas gracias, señoría. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, y por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra la señora procuradora doña Beatriz Coelho Luna.

LA SEÑORA COELHO LUNA:

Gracias, presidente. Buenos días, señorías. Bien, desde este grupo entendemos perfectamente la presentación de esta proposición no de ley, dada la contestación que han recibido del Gobierno. Pero lo cierto es que ni para este grupo ni para la Consejería existe ninguna duda, a pesar de que lo que nos haya indicado el... el señor Pablos, ninguna duda acerca de la competencia para la construcción de la ronda este de Salamanca, que es lo que se viene a solicitar en esta PNL, a diferencia de lo que se nos ha expuesto por el compañero que me ha precedido en la palabra.

Como muy bien suponen en sus antecedentes de hecho, se trata de un vial de enlace de dos autovías estatales, por lo que la competencia corresponde en exclusiva al Gobierno central. Por tanto, únicamente a ellos le corresponde la ejecución de la misma.

Los argumentos difieren bastante de la contestación que le ha dado el Gobierno. A diferencia de lo que se indica de que se trata de un tráfico urbano de corto recorrido entre zonas urbanas y periurbanas de Salamanca y su alfoz, lo cierto es que el tráfico al que sirve sirve para movimientos nacionales e internacionales, siendo la A-62 la principal vía de conexión entre Portugal y Europa.

Además, los criterios que se tienen en cuenta, como usted muy bien ha dicho, para llevar a cabo estas actuaciones en otras provincias, pues son de que al final la titularidad es estatal. Por lo tanto, tampoco podemos entender por qué en este caso, precisamente, en una ronda este que se solicita en Castilla y León, en esta provincia de Salamanca, se cambia el criterio y se quiere -o se pretende- adjudicar la titularidad al Gobierno autonómico.

Por todo ello, señoría, pues como es lógico, no podemos votar a favor de ninguno de los puntos que se plantean en la PNL debatida, dado que -como le he indicado- no existe ninguna duda respecto a quién es el titular de la... de la acometida de la obra que se solicita y, por lo tanto, no tendríamos que aclarar ningún punto al respecto.

Y el segundo punto, pues lógicamente, porque, al no ser competencia de la... de la Junta de Castilla y León, en ningún caso sería la responsable de acometer la obra. Nada más. Y muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

LA SEÑORA GALLEGO GONZÁLEZ:

Gracias, presidente. Bueno, pues agradecer de forma expresa al señor Muñoz, pues esa... ese apoyo que, como bien sabemos, pues se hace necesario cuando



hay una... una reivindicación prolongada ya en el tiempo, ¿no?, sin perjuicio de que, efectivamente, hay muchas provincias de esta Comunidad que están sufriendo, pues unos desequilibrios en cuanto a las inversiones, y ello también en el desarrollo que se está produciendo, pues a largo plazo; puesto que, si no se tienen unas infraestructuras o unas conexiones adecuadas, al final, pues incide sobre todo en el desarrollo económico de estas zonas.

Y que efectivamente, pues independientemente, pues es un juego político entre que “tú más” y “yo no soy y eres tú”. Y así, pues vamos patada para arriba y damos tiempo a que se produzcan nuevas elecciones y jugando siempre al mismo juego.

Porque, efectivamente, estas reivindicaciones muchas llevan, pues de forma constante y continua, planteándose en los distintos órganos que son competentes o que deberían de saberse quién es el competente para poder hacer una reclamación y sobre todo para que los ciudadanos supieran el nivel de cumplimiento que tienen las Administraciones con respecto a sus necesidades reales.

Y por ello tengo que decirle a la señora portavoz de Vox que no entiendo muy bien la exposición que me ha hecho, porque, quiero decir, nosotros aquí lo que venimos a reclamar no... no es echar la culpa a nadie, sino que queremos saber quién es realmente el competente; porque en esa reclamación que nosotros hicimos a través, efectivamente, de un senador, puesto que parece que los que representan a estas Cámaras, pues no... no tienen mucho interés en saber, efectivamente, quién es el competente. Entonces, nosotros como sí lo teníamos y... y vimos esa oportunidad, pues hicimos uso del señor Carles Mulet, que no sé qué tiene que ver el hablar de otros temas de su partido, porque, si habláramos de los temas de partidos de los aquí presentes, a lo mejor salían demasiados trapos sucios. Con lo cual, vamos a centrarnos en el tema de las carreteras y dejemos otros temas aparte. Es que yo creo que ni él tiene ninguna responsabilidad ni viene a cuento hablar de otros temas como los que se han sacado aquí.

Dicho esto, usted dice que el Estado dice que la competencia es de la Junta. Por eso lo traemos aquí, porque se nos contesta que la responsabilidad es de la Junta. Con lo cual, como nosotros somos representantes de la Junta, lo que queremos saber si es verdad o mentira.

Lo que no nos gusta es esta actitud de que usted dice que se utiliza... ¿se utiliza cómo? El hablar de temas nacionales. No, no, estamos hablando de quién es el titular para acometer la obra que conectaría las autovías A-50 y A-62. Yo no estoy hablando de política nacional; estoy hablando de una red en la que se conectaría y que lo que quiero saber es quién es el competente: el Estado o la Comunidad Autónoma de Castilla y León.

Porque eso es lo que me ha contestado el Estado, al que he acudido, porque pensaba, efectivamente, y así lo he expuesto, que le correspondería su titularidad. Pero si él me dice que es la Junta, a quien tengo que venir es a este órgano.

Y usted dice que hacen muchas cosas. Pues mire, tienen por hacer todavía la León-Bragança. Veinte años lleva esperándose por hacerla; veinte años de incumplimientos por parte de la Junta de Castilla y León. Entonces, esa sí que es competencia de la Junta. A ver si conseguimos sacarla adelante. Porque antes de las elecciones iba a ser en tres meses y después de las elecciones no se ha hecho nada.



Le recuerdo los Presupuestos y cuál es el importe que tienen ahí consignado, a ver si son capaces de sacarla. Y a pesar de que ustedes decían que iba a ser... ¿cómo decía? Iba a ser una autovía, ahora ya vamos por una vía rápida. Y ahora ya son miles de excusas: que si corresponden también al Estado o que si corresponden a quién. Pero sí que la han presupuestado. Con lo cual, la titularidad parece que es evidente. Y ahí hay un desarrollo también logístico importante que tampoco se quiere ver.

Por lo tanto, vamos a centrarnos un poco todos en el tema y no hablemos de cosas de futuro ni de pasado. Es decir, nosotros aquí lo que traemos es que se determine quién es la competencia porque pensamos que era el Gobierno central –así se lo preguntamos– y nos ha remitido a la Junta de Castilla y León.

Por lo tanto, señora Coelho, yo lo siento, pero es que el Estado dice que la competencia es suya. Y no creo, si realmente a ustedes les interesara el saber o el solucionar este problema, el que tenga ningún tipo de... de problema, valga la redundancia, en ponerse en contacto con el órgano competente o con el Ministerio, a través de las vías oportunas, para aclarar esa cuestión, porque tampoco han hecho nada para saberlo. Porque parece que no les interesa que se lleve a cabo esta conexión, porque, si no, zanjarían ustedes el tema de una manera más oficial.

Por lo tanto, yo creo que, independientemente de lo que nosotros pensemos, vosotros son... ustedes son los que gobiernan y por lo tanto deberían de solucionar este problema.

Y con respecto al... a la... a la exposición que nos ha hecho el señor Pablos, yo le digo que efectivamente la necesidad existe. No... no estoy hablando del proyecto en sí, ni de dónde debería de enlazarse o no.

¿Que la conexión con la zona este de Salamanca no exista ese problema con esta ronda? Bueno, nosotros lo que estábamos diciendo es que la conexión que se producía con respecto a otras provincias, cuando entraban en Salamanca, hacían necesaria ese enlace. No entrábamos en el detalle de si debería de ser más arriba o más abajo. También expusimos que, efectivamente, cuando se hizo la otra ronda, pues se asumió por parte del Estado porque se consideró que era de titularidad estatal.

Ahora, ante la contestación que nos hace el Estado, pues, efectivamente, nosotros nos vemos en la obligación de que se aclare este punto. Y que si fuera competencia... no decimos que es, decimos que, si fuera competencia de la Comunidad Autónoma, pues, efectivamente, se acometa ese... esa partida presupuestaria o se acometa esa ejecución a través de la correspondiente partida presupuestaria.

Creo que es simplemente en el afán de saber para solucionar un problema que lleva mucho tiempo, que, bueno, pues que, además, como bien decía, hay un tráfico rodado intenso. Y que lo que haría es una solución y una mejora a las vías de comunicación que tiene esta Comunidad Autónoma.

Por lo tanto, reitero otra vez en la propuesta que nosotros presentamos en que se dirija al Gobierno central para que se aclare expresamente quién es el competente. Con esa... con esa solución podríamos saber, es decir, de quién es el titular, la correspondiente ejecución, que es al final el objetivo que presentamos con esta proposición no de ley.



Entonces, solicitando nuevamente el apoyo a los distintos partidos y agradeciéndole el que ya nos hayan mostrado el mismo, pues reiteramos otra vez la propuesta de resolución, que ya no les leo por estar contenido en el texto que se ha presentado. Muchas gracias.

Votación PNL/000363

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias, señoría. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley. ¿Votos a favor? Ocho. ¿Votos en contra? Diez. El resultado de la votación es: votos emitidos, dieciocho; votos a favor, ocho; votos en contra, diez. En consecuencia, queda rechazada la proposición no de ley.

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

PNL/000368

EL SECRETARIO (SEÑOR PABLOS ROMO):

Gracias, señor presidente. Cuarto punto del orden del día: **Proposición no de ley número 368, presentada por los Procuradores doña Alicia Gallego González, don José Ramón García Fernández y don Luis Mariano Santos Reyero, instando a la Junta de Castilla y León a instar al Gobierno de España para que realice diversas actuaciones relacionadas con el corredor ferroviario de la Vía de la Plata, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 98, de diecisiete de enero de dos mil veintitrés.**

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

LA SEÑORA GALLEGO GONZÁLEZ:

Gracias, presidente. Bien, hoy traemos aquí a esta... a esta Cámara el estudio de solicitar al Gobierno central, pues una serie de medidas en torno a la Ruta de la Plata. Y es que el corredor de la Vía o Ruta de la Plata supone una pieza esencial para la vertebración de todo el oeste de España por ferrocarril; un hecho que es especialmente importante en lo que concierne a la región leonesa, para la que la Vía de la Plata es su columna vertebral, al atravesarla de extremo a extremo en dirección norte-sur en las tres provincias (León, Zamora y Salamanca).

Sin embargo, y a pesar de que la Ruta de la Plata es una infraestructura esencial y muy necesaria para el oeste de España, y especialmente para las regiones de León y Extremadura, en mil novecientos ochenta y cinco, el Gobierno central, entonces presidido por el presidente Felipe González, decidió dejar fuera de servicio el tramo ubicado entre Astorga y Plasencia.



Y ello, dicho sea de paso, ocurrió también sin que la Junta de Castilla y León, que entonces estaba presidida por Demetrio Madrid, decidiera asumir los tramos ubicados en las provincias de Salamanca, Zamora y León, como sí se hizo, por el contrario, en la Junta de Extremadura en el tramo entre Plasencia y Palazuelo.

En todo caso, y pese a la importancia de este corredor para regiones como León, Extremadura, Asturias y Galicia, en el caso gallego, por los enlaces que le abriría hacia el sur la Ruta de la Plata, desde entonces el Gobierno central no ha reulado en el cierre de este corredor.

Y ello a pesar de tener en sus manos el propio Gobierno central la reapertura de este corredor ferroviario, no habiéndolo impulsado, pese a haber pasado por dichos Gobiernos partidos de todo... Gobiernos con distinto color político. Es decir... y, sin embargo, los municipios, tanto leoneses como extremeños, sí que han aprobado desde hace años mociones solicitando la apertura de este corredor, dada la importancia social y económica que supone para los mismos.

Del mismo modo y de forma más reciente, ha sido solicitada también la reapertura de este corredor las Cámaras de Comercio de ciudades como Badajoz, Cáceres, Béjar, Salamanca, León, Astorga, Avilés, Oviedo, Gijón, Huelva, Sevilla y Cádiz, a las que habría que sumar numerosas asociaciones y ciudadanos de a pie mediante la firma de un manifiesto para la reapertura de este corredor, también conocido, a día de hoy, como Corredor del Oeste.

Por nuestra parte, y desde la Unión del Pueblo Leonés, siempre hemos mantenido –y seguimos manteniendo– que consideramos vital y esencial la recuperación de este eje ferroviario, que creemos que es estratégico para las provincias de León, Zamora y Salamanca.

Y es que, además de vertebrar, como antes dije, la región leonesa y extremeña, la recuperación del corredor ferroviario de la Ruta de la Plata implicaría también una conexión más directa de Galicia, a través del nudo de Zamora, con Salamanca, Cáceres, Mérida o Sevilla. E implicaría volver a conectar por ferrocarril los puertos de Gijón y Sevilla, vertebrándose de nuevo con ello todo el oeste de España por tren.

Asimismo, recuperar este corredor implica volver a dotar de una conexión ferroviaria directa a las provincias de León, Zamora, Salamanca y Cáceres entre sí. Y del mismo modo, este corredor serviría también como medio de conexión ferroviaria de Galicia y Asturias con Extremadura y Andalucía, además de conectar de forma directa a las regiones de ciudades de la región leonesa, como... como Salamanca, Zamora y León.

Y es que actualmente León, Zamora y Salamanca se encuentran sin una conexión directa con Extremadura y Andalucía por tren, mientras que Galicia carece de una conexión ferroviaria directa con Salamanca. Y, por tanto, se puede decir que Asturias respecto de Zamora y Salamanca. Por ello, este corredor de la Ruta de la Plata es algo vital para todo el oeste de España y, especialmente, para las tres provincias de la región leonesa.

No podemos olvidar tampoco que el impulso a la recuperación de este corredor ferroviario conllevaría a... a acercar el cumplimiento de uno de los puntos recogidos en el Plan de Infraestructuras, Transportes y Viviendas 2012-2024, que contemplaba la puesta en marcha de una línea férrea electrificada entre León y Plasencia.



Un punto que recordamos se ha incumplido sistemáticamente hasta ahora por todos los que han pasado por el Gobierno central desde entonces. Y ello, insistimos, a pesar de haber aprobado en los últimos años mociones reivindicando dicha medida por parte de todos los ayuntamientos de provincias como León, Zamora, Salamanca, Cáceres o Badajoz, solicitando la recuperación de este corredor ferroviario.

Y se ha incumplido a pesar, también, de que, en la Comisión de Fomento del Congreso de Diputados, se aprobó, el veintinueve de noviembre del dos mil diecisiete, una moción exigiendo también la recuperación de este corredor ferroviario.

En todo caso, y desde la Unión del Pueblo Leonés, consideramos una necesidad imperiosa que desde estas Cortes se insten a la realización de un estudio para la adaptación del trazado original de la Ruta de la Plata, que permita optimizar el mismo para que discurran por él trenes de prestaciones modernas y con el objetivo de la reapertura del corredor ferroviario de la Vía de la Plata a través de las tres provincias que conforman la región leonesa.

Y es que este corredor va mucho más allá de ser una mera conexión ferroviaria, pues tiene un trasfondo importantísimo para la logística y la economía: de las tres provincias, en donde estas (León, Zamora y Salamanca, recuerdo) son las que más habitantes han perdido en términos absolutos de esta Comunidad desde su creación, 180.000 habitantes entre las tres.

Y me refiero a la logística y la economía, porque, por ejemplo, en el caso concreto de Zamora y Salamanca, supondría que volviesen a tener conexiones por tres... por tren hacia el norte y el sur de las que actualmente carecen. Por ello, volveríamos a recuperar esos nudos ferroviarios.

Pero también implicaría que importantes localidades de la región leonesa, como Béjar, Guijuelo, Benavente... volviesen a contar con ferrocarril, lo que incrementaría la potencialidad logística y económica de estos municipios, especialmente de cara a la exportación, y con ello para resultar más atractivos a la implantación de empresas y atraer inversión.

Por todo lo expuesto, y desde la Unión del Pueblo Leonés, consideramos que es conveniente la recuperación de este corredor ferroviario de la Vía de la Plata, que está actualmente cerrado entre Astorga y Plasencia. Y para ello creemos que debe realizarse un estudio previo que contemple el posible retrazado de algunos tramos concretos.

La finalidad de esto sería poder adaptarlos a las necesidades de los ferrocarriles de vía electrificada modernos, lo que permitiría mejorar la eficiencia del corredor... del corredor en cuanto a tiempos y competitividad.

Y por último, también pedimos que inste... que se inste al Gobierno central a incluir el corredor ferroviario de la Vía de la Plata como un ramal de la red básica del Corredor Atlántico. Y es que, atendiendo a la simple geografía, parece un poco absurdo que de cara a que Salamanca pueda acceder al ramal noroeste, que han de acordar... que han acordado exigir Galicia, Asturias y Castilla y León, las mercancías y viajeros salmantinos se vean obligados a rodear por la provincia de Valladolid de cara a poder acceder tanto a Galicia como a Asturias; un hecho que se subsanaría con la Vía de la Plata, que evitaría dicho rodeo.



Y por otro tanto podemos decir para el caso de Zamora, para poder conectarse con Asturias... con Asturias, para que los viajeros y mercancías deben ir por tren hacia Valladolid, situado... situada al este para poder dirigirse hacia Asturias, que se sitúa al norte de Zamora.

Por ello, y desde la Unión del Pueblo Leonés, consideramos que no tiene lógica ninguna que el corredor ferroviario de la Vía de la Plata se mantenga cerrado, pues es evidente el perjuicio que se causa a todo el noroeste de España y especialmente a las tres provincias de la región leonesa.

De este modo, y por todo lo expuesto, presentamos esta proposición no de ley de cara a que se pueda realizar el estudio previo que permita impulsar la reapertura del corredor ferroviario de la Vía de la Plata, que permita vertebrar de nuevo por tren el oeste de España y más especialmente de la región leonesa. Y la propuesta de resolución contiene estos tres puntos:

“Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a instar al Gobierno de España a realizar un estudio para la reapertura del corredor ferroviario de la Vía de la Plata”.

Como segundo punto, “Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a instar al Gobierno de España a cumplir con el Plan de Infraestructuras, Transportes y Viviendas 2012-2024 en lo relativo al Corredor del Oeste o Vía de la Plata”.

Y tercer punto, “Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a instar al Gobierno de España a incluir el corredor ferroviario de la Vía de la Plata en la red básica del Corredor Atlántico”.

Y por todo lo expuesto, les solicito hoy el apoyo a esta proposición que presentamos. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

EL SEÑOR PASCUAL MUÑOZ:

Gracias, presidente. Bueno, pues poco decir sobre esta proposición no de ley; que votaremos a favor como la anterior, porque ante todo considero que potenciar la movilidad y las comunicaciones es algo crucial para nuestra Comunidad, especialmente en determinadas zonas más aisladas y más despobladas.

La Junta de Castilla y León, una vez más, está demostrando su poco interés ante este asunto tan relevante y sobre el que tanto insisten desde la Unión Europea. No me vale la excusa de que las competencias son, en este caso, estatales, porque –como ya dije en la defensa de la anterior propuesta– la Junta de Castilla y León debe jugar un papel activo y destacado en el desarrollo e impulso de las comunicaciones, tanto dentro como fuera de la región; algo que claramente no está haciendo.



Por lo tanto, estamos a favor de que la Junta haga su trabajo y reivindique al Gobierno de España que efectivamente la... que es, efectivamente, la Administración competente, para que reabra este corredor ferroviario.

En concreto, los corredores ferroviarios conllevan un impulso económico y social de las zonas por las que discurren, mejorando claramente las comunicaciones y contribuyendo a la cohesión territorial de la que ya hemos hablado antes.

Todo esto es algo que en mi provincia, en Ávila, no tenemos, pero que podríamos tener si los partidos que nos gobiernan y que nos han gobernado -me da igual que sean nacionales, de un color o de otro- se implicasen para que las provincias periféricas, con todos los indicadores socioeconómicos en clara desventaja con el resto, contasen con un sistema de comunicaciones acorde que... que facilitase precisamente su crecimiento y desarrollo para al menos no tenerlo todavía más complicado que el resto para... y para no seguir quedándonos atrás.

Me estoy refiriendo también a algo que puede suponer, tal vez, la última oportunidad para Ávila, y es el Corredor Atlántico, que... que en su trazado excluye a la provincia de Ávila. Ello, a pesar de la poca distancia que nos separa con Madrid, lo que permitiría descongestionar los accesos a la capital dotándole de mayor competitividad y protagonismo a la industria abulense.

El Corredor Atlántico, a su paso por Ávila, vertebraría sin desequilibrios todo el territorio nacional. Esto ayudaría también a sacar a Ávila del aislamiento al que está sometida desde hace muchos años, porque, como bien dicen ustedes, el desarrollo de una red adecuada de infraestructuras es clave.

Pero, tanto en el caso que ustedes plantean como en el de Ávila, ni la Junta ni el Gobierno central tienen interés en promover estas mejoras. Así que les digo lo mismo que les dije antes: si se aprueba esta proposición no de ley, que ojalá se apruebe, les recomiendo mucha paciencia. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

LA SEÑORA SUÁREZ VILLAGRÀ:

Muchas gracias, presidente. Bueno, vuelvo a decir lo mismo que antes: volvemos a instar al Gobierno central.

Respecto a la proposición que nos trae hoy aquí, hay que decir que la Vía de la Plata es uno de los ejes de comunicación más importante... más importantes que históricamente ha tenido España, discurriendo de norte a sur en la parte occidental, junto a la frontera portuguesa, cosiendo este territorio entre Andalucía y el Principado de Asturias.

La línea Plasencia, Salamanca, Zamora, Benavente, Astorga se integra en la Ruta de la Plata. Este corredor ferroviario que unía Gijón con Sevilla se encuentra desmantelado y cerrado desde el año mil novecientos ochenta y cinco; en el que el Gobierno socialista de Felipe González tomó la decisión de su cierre definitivo, justificando que la línea tenía un escaso tráfico de mercancías y viajeros.



Existen estudios e informes que afirman que la mayoría de la ciudadanía española estima que el transporte constituye el eje vertebrador del país y uno de los servicios fundamentales para la comunicación entre territorios y la movilidad de personas y mercancías. Con ello se consigue atraer empleo, retener el talento, impulsar la economía de los territorios, así como luchar contra la despoblación.

Hay que tener en cuenta que en España, según el estudio Proyecciones Población del Instituto Nacional de Estadística y Previsiones Demográficas para dos mil treinta y cinco, los mayores descensos de población se producirán en el Principado de Asturias, Castilla y León y Extremadura.

Hace un año, nuestros compañeros de Vox en el Congreso de los Diputados presentaban una proposición no de ley para su discusión en la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, dirigida a impulsar la adopción de medidas necesarias para promover la reapertura y la ampliación de la vía ferroviaria Ruta de la Plata. Esta iniciativa señalaba que, aunque hace menos de cinco años los dos partidos integrantes de la coalición de Gobierno de España, PSOE y Podemos, por separado, pidieron la reapertura de este servicio, en el mes de diciembre de dos mil veintiuno la Comisión Europea recibió una petición del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para la supresión de la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T) de la línea ferroviaria entre Plasencia y León, prevista en el Plan de Infraestructuras, Transportes y Vivienda 2012-2024.

Esta petición de supresión de la vía ferroviaria prevista entre Plasencia y León demostraba la verdadera realidad: que las actuaciones del Gobierno de Pedro Sánchez solo denotan la intención de abandonar esta línea por completo.

Tampoco contó con ninguna región. Y este asunto es de suma importancia, ya que esta línea ferroviaria quedaría fuera de cualquier tipo de planificación y de financiación nacional o europea. Pero el señor... el señor Sánchez se las gasta así. Y, como les hemos dicho en alguna ocasión, tengan cuidado con los compañeros de viaje que eligen, pues los suyos no son de fiar. Y si no, miren a los de Teruel Existe.

En esta proposición no de ley, Vox instaba al Gobierno a promover la elaboración de cuantos estudios fueran necesarios para la reapertura y ampliación de la línea ferroviaria Ruta de la Plata, a solicitar su inclusión en la TEN-T y en el Corredor Atlántico, y a impulsar la adaptación de la vía de ferrocarril a los estándares europeos para facilitar así el transporte de mercancías.

Como siempre, el Gobierno central, haciendo oídos sordos a todo lo que no salga de sus socios de confianza -lo mejor de cada casa, vamos-, una vez más volvió la espalda al mundo rural y a las zonas más despobladas de España. Solo favorecen a aquellos a los que necesita el señor Sánchez para atrincherarse unos meses más en la Moncloa. En fin, nada... nada nuevo bajo el sol.

En fin, el... el diecinueve de enero de dos mil veintidós, la Junta de Castilla y León se dirigió al Gobierno de España para reclamar formalmente revertir dicha solicitud en defensa de... de dicho corredor ferroviario. Y el cinco de diciembre de dos mil veintidós, el Consejo Europeo ha adoptado su posición común en relación con dicha propuesta, en la que, según hemos podido comprobar, se ha mantenido el trazado del mencionado corredor en la Red TEN-T; cuestión que se ha materializado gracias



a esa petición de la Junta de Castilla y León y que va a posibilitar el desarrollo de esta infraestructura del tramo Plasencia, Salamanca, Zamora, Benavente y Astorga, integrado en la Red Transeuropea de Transporte.

En este sentido, manteniendo en la Red TEN-T dicho Corredor Oeste, se posibilita la obtención de fondos europeos del mecanismo Next Generation, así como del mecanismo Conectar Europa (CEF) para su ejecución, constituyendo esta una oportunidad única para el desarrollo económico y social del este de Castilla y León, y la vertebración y cohesión del territorio.

Desde la Consejería de Movilidad y Transformación Digital se han reivindicado estas infraestructuras a la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el mes de julio de dos mil veintidós, para solicitar la reapertura de esta línea ferroviaria. Y también en enero de dos mil veintitrés, con la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y con la Secretaría General de Transportes y Movilidad, se instó, por parte de la Consejería, a la reapertura de dicha línea por su trayectoria original por Benavente y su inclusión en la red básica del Corredor Atlántico; por considerarla una infraestructura de vital importancia para nuestra región. Y nada más, señorías. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias, señoría. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Socialista, y por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor procurador don Javier Campos de la Fuente.

EL SEÑOR CAMPOS DE LA FUENTE:

Gracias, presidente. Buenos días, señorías. Bueno, pues hay que ser bastante ingenuo para pensar que el señor Mañueco -o lo que lleva detrás- tenga la fuerza suficiente como para hacer cambiar un pronunciamiento... un pronunciamiento en Bruselas. Vamos, eso no se lo cree ni la procuradora que lo ha dicho.

Pero, bueno, vamos con la... con la defensa de la iniciativa. Efectivamente, el corredor ferroviario Vía de la Plata o Ruta de la Plata, conocido como Corredor del Oeste, pues supone una infraestructura esencial. Es una vertebración de nuestro territorio importante; históricamente ha sido importante y, a día de hoy, efectivamente, tenemos que entre todos y todas, pues ponerla en valor. No hay... no hay vuelta de hoja.

Sí que es cierto que en mil novecientos ochenta y cinco fue un Gobierno, el Gobierno de Felipe González, el que, bueno, dejó fuera de servicio el tramo ubicado entre Astorga y Plasencia. Y lo cierto es que, claro, quién iba a decir que, casi 40 años después, un Gobierno del Partido Popular, pues nos iba a llevar a esta situación, tanto en infraestructuras como económica, como en todos los ámbitos, desvertebradora del territorio, dejando una zona, la zona del oeste, pues, efectivamente, con los peores datos. Miremos por donde lo miremos, los peores datos.

Entonces, efectivamente, quizás si uno hubiera tenido un... el más mínimo, hubiera hecho el más mínimo ejercicio de vislumbrar lo que se... lo que se venía, pues, efectivamente, puede que jamás hubiera tomado esa decisión.



Pero lo real, lo cierto, es que aquí estamos, con más de 30 años de un Gobierno de la Junta de Castilla y León que ha desvertebrado precisamente este territorio que nosotros queremos ahora entre todos, bueno, pues vertebrar.

Y es verdad que hay que hacer una -o intentar- una reapertura de este trazado. Claro que sí. Decía la procuradora ponente que las Cámaras de... de Comercio de distintas ciudades, asociaciones, ciudadanos, firmas de manifiestos y demás piden esta... esta apertura; es razonable, claro que sí. Desde luego que cuenta con nuestro apoyo.

No es la misma versión la que hemos oído aquí respecto al error cometido en la Comunidad Europea. Tampoco es cierto cómo se ha subsanado. Sí que es cierto que, gracias al Gobierno de Pedro Sánchez, Bruselas ha corregido ese error y ha introducido a este corredor en la red global de corredores ferroviarios y transporte a... a nivel europeo. Y esa es la realidad, les guste más o les guste menos. El señor Mañueco y sus... -como diría algún parlamentario de estas Cortes- sus adláteres no han pintado nada en esta decisión.

“Por otro lado -también dice la... los antecedentes- el impulso a la recuperación de este corredor ferroviario -dice- conllevaría acercar el cumplimiento de uno de los puntos recogidos en el Plan de Infraestructuras de Transportes y Vivienda (PITVI 2012-2024), que contempla la puesta en marcha de una línea férrea electrificada entre León y Plasencia”. Esto que aparece aquí, en antecedentes, supongo que es a lo que se refiere en el punto 2 de la propuesta de resolución, en la que dice que “Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a instar al Gobierno de España a cumplir con el Plan de Infraestructuras, Transportes y Vivienda (PITVI 2012-2024) en lo relativo al Corredor del Oeste o Vía de la Plata”. Yo en este punto le pediría explicaciones a... a la compañera de la Unión del Pueblo Leonés y ciertas aclaraciones. Me gustaría que identificara cuál es la actuación concreta, dónde aparece en el PITVI, que identificara el compromiso inversor y que identificara en qué partida aparece de algún tipo de presupuestos para que se produzca ese incumplimiento.

Nosotros si nos... si nos aclara esa situación, apoyaremos este segundo punto, pero, si no, también le tengo que decir que pediremos la votación separada de... de este punto en relación a los otros dos, ¿de acuerdo?

Por último, también nos indica que “Las Cortes de Castilla y León instan al Gobierno de España a incluir el corredor ferroviario de la Vía de la Plata en la Red Básica del Corredor del Atlántico”. No tenemos absolutamente ningún problema en votar sí a este punto, porque nosotros sabemos, ustedes debieran de saber también que el Partido Socialista Obrero Español está de acuerdo con este punto. Ha hecho manifestaciones a favor. Y no nos cabe ninguna duda de que... de que así va a ser. Así que, bueno, este punto 3 no tenemos ningún problema en aprobarlo.

Y respecto al punto 1, al de “Instar al Gobierno de España a realizar un estudio para la reapertura del corredor ferroviario de... de la Vía de la Plata”, evidentemente, ya hay cosas hechas. Es verdad que esta reapertura es complicada porque hay tramos que, bueno, ni siquiera están operativos, hay tramos que ni siquiera tienen vías, hay tramos que están dedicados a otro tipo de actividades y va a ser complicado.

Entonces, efectivamente, por supuesto, claro que va a haber que hacer un estudio, pero es que va a ser preceptivo, no es que lo pidamos nosotros; es que esta



actuación es una actuación de... de cientos, de miles de millones de euros y, evidentemente, va a tener que tener sus estudios. No vamos a inventar nada con este punto número 1.

Conclusión: este grupo parlamentario va a votar que sí a la primera y a... al primer y tercer punto. Y si, bueno, recibimos las aclaraciones pertinentes en referente... en referencia al 2, pues también lo votaremos a favor. Pero, si no, ya le anuncio a la... a la proponente que va a contar con nuestro voto en contra con una votación separada. Gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias, señoría. 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 José Luis Sanz Merino.

EL SEÑOR SANZ MERINO:

Muchas gracias, señor presidente. La proposición no de ley que trae a debate y consideración por esta Comisión la Unión del Pueblo Leonés, la representante de la Unión del Pueblo Leonés, nosotros compartimos totalmente la exposición de motivos. Creemos que se podía haber incluso argumentado mucho más sobre la prioridad, sobre la necesidad y sobre la bondad de lo que propone.

No compartimos la propuesta de resolución y... e intentaré argumentar por qué razón creemos que... que es extemporánea, que está... en lo que pide aquí, a pesar de compartir la necesidad de revitalizar este corredor ferroviario, creemos que la Junta de Castilla y León, a quien se insta en este caso, ha cumplido ya estos compromisos y seguirá cumpliéndolos, porque, evidentemente, sí que comparto con el representante del Partido Socialista la necesidad de poner en cuarentena la palabra del Gobierno del PSOE. Ahora intentaré explicar por qué el señor Sánchez gobernaba cuando se excluyó este... este corredor ferroviario de las... de la Red Europea de Transporte (TEN-T) de... de la Unión Europea. Y ha sido a raíz de la presión que han realizado no solo el Gobierno de la Junta de Castilla y León, sino muchos Gobiernos autonómicos, excluidos por parte del Ministerio de Transportes de esa decisión, la que ha logrado que se reincluyera en esta Red TEN-T al corredor del que estamos hablando.

Luego supongo que no será la falta de respeto por la verdad del señor representante del Partido Socialista por lo que ha hecho esa afirmación de... de creer poco en la palabra del Gobierno de la Junta de Castilla y León, y supongo que será por ignorancia. Ahora se lo aclararé para... para que esté ilustrado y pueda hablar con fundamento la próxima vez que hable sobre este tema.

En concreto, en el año dos mil trece, en lo que era el desarrollo del Plan de Infraestructura de Transporte y Vivienda, gobernaba entonces el Partido Popular del señor Rajoy, se incluyó dentro de la Red TEN-T este corredor. Y fue en el año dos mil veintiuno -trece de diciembre del dos mil veintiuno- cuando la... se instó la modificación del Reglamento 1315/2013, donde se instó la revisión de esta Red Europea de Transporte (TEN-T). En el año... el trece de diciembre del dos mil veintiuno, ¿pues qué quiere que le diga?, creo que gobernaba el señor Sánchez y gobernaba el Partido



Socialista. Y ahí es donde se recogió la exclusión, sin consultar a las Comunidades Autónomas, en una decisión absolutamente unilateral, de este corredor de carácter ferroviario, ¿no?

Y fue luego la presión de los distintos Gobiernos autonómicos, de los agentes que... de carácter social y colectivo y representativo que ha indicado la representante de Unión del Pueblo Leonés, la que consiguió, a finales de año, que la Unión Europea modificara este criterio y, en consecuencia, se volviera a incluir este corredor ferroviario en la Red TEN-T.

¿Por qué es importante esta inclusión? Porque precisamente determina la posibilidad de acceder a una serie de fondos específicos relacionados con la Red Europea de Transportes, los denominados Fondos CEF. Esos fondos son los que tenía la Unión Europea previstos para el desarrollo de... de la red ferroviaria y su exclusión impedía que este corredor ferroviario pudiera beneficiarse de ello.

Fíjese, empresarios de la Cámara de Comercio de Extremadura... de Cáceres -perdón- han estimado que solamente el tramo ferroviario, la puesta en servicio del tramo entre Plasencia y Salamanca requeriría unos 900 millones de euros. Entonces, es necesario, por lo tanto, acceder a fondos de este carácter, que son muy importantes y que en el plazo, en el período en que están previstos para la red básica, alcanzarían los 8.000 millones de euros. Lo cual es muy importante. Fíjese que afecta a cinco países y a diez regiones: más de 2.000 kilómetros y, en consecuencia, es importante esta red.

Luego esta decisión es la que ha evitado que quede fuera de cualquier tipo de planificación y, por lo tanto, de financiación este corredor ferroviario. Y ahora, además, los mecanismos de recuperación y resiliencia, los denominados Fondos MRR, también pueden tener un papel en este sentido; porque los 24.000 millones de los 180.000 que tiene asignados... -perdón- los 70.000 que tiene asignados el Estado español, pues el Gobierno de Sánchez, sin contar con nadie, ha decidido dedicar 24.000 a los corredores ferroviarios: al del Atlántico, como luego hablaremos, y al de... y, en este caso, al Corredor Ibérico. Y no creo que sea mucho dinero poner en marcha el estudio de viabilidad para poder... para poder evaluar, como decimos, este Corredor Ibérico, cuál es su viabilidad, qué retrasados hay que hacer. Por supuesto, hacerlo por Benavente, por el trazado de Benavente, y, en consecuencia, revitalizar toda esta zona.

Decía que... que no estábamos de acuerdo con la propuesta de resolución de la... de la proponente porque creemos que los tres puntos están ya ejecutados por parte del Gobierno de Castilla y León, instando y, por lo tanto, exigiendo al Gobierno de la Nación, pues que tenga una actitud positiva y proactiva de cara a cumplir con... con los compromisos que ahí se pergeñan y que además permitirían, como bien se ha dicho, acceder a estos fondos europeos.

Y es que, como ya se ha dicho aquí, la consejera de Movilidad, en una carta de doce de julio de dos mil veintidós, pidió formalmente, pidió formalmente a la Secretaría de Estado de Transportes la inclusión, la reapertura de dicha línea y su inclusión en la red básica del Corredor Atlántico. Esto es tremendamente importante porque la inclusión en la red básica permite entrar en el primer tramo de planificación y financiación de los corredores ferroviarios.



De hecho, la propia consejera de Movilidad, en una entrevista del dieciséis de enero, hace escasamente un mes, con la secretaria de Estado de Transportes y con la secretaria General de Transportes del Ministerio, volvió a reiterar –esta vez verbalmente, pero hubo nota de prensa, ha habido comunicación pública de ello– también la reapertura.

Y es que, previamente, el presidente de la Junta de Castilla y León, el señor Mañueco –ese que dice usted que tiene poca credibilidad–, bueno, pues el señor Mañueco, por escrito, con fecha y con firma, pues le gustará o no le gustará, pero es lo que hay, lo ha firmado, lo ha escrito y ha pedido al Ministerio de Transportes, a la ministra de Transportes, la apuesta decidida por este corredor ferroviario y su incorporación a la red básica del Corredor Atlántico.

Asimismo, ha pedido a la ministra que se considere prioritario y se inicie –punto 2 de la propuesta– el estudio de viabilidad de este trazado ferroviario de la Ruta de la Plata, que yo tampoco le he visto en el Plan del dos mil veintidós al dos mil veinticuatro, pero que se ha solicitado que se inicie el estudio de viabilidad de... de este plan.

Y, a su vez, no solo eso, sino que se licite, en el año dos mil veintitrés, el estudio informativo de este trazado en el tramo Plasencia, Salamanca, Zamora, León; es decir, en el tramo que corresponde a la Comunidad Autónoma de Castilla y León.

¿Para qué? Pues para que pueda tener acceso a los fondos europeos y, como red básica, al primer tramo que está previsto hasta el año dos mil treinta. Porque lo que es el resto de la red entraría en un plazo... en un plano de planificación que se alargaría hasta el dos mil cincuenta.

También solicitó potenciar los canales de comunicación y coordinación para que las decisiones que se hayan de tomar no provoquen efectos indeseados, como el que he explicado antes con la modificación del reglamento europeo, y que, por lo tanto, se tomen las decisiones de manera conjunta y, sobre todo, que se dé participación a la Comunidad Autónoma de Castilla y León y al Gobierno de Castilla y León, a la Junta de Castilla y León, en las decisiones que sobre infraestructuras ferroviarias se hayan de tomar en Castilla y León; porque hay una autopista ferroviaria, la Mercancías 30, que también es necesario desarrollar y que afecta mucho a la Comunidad Autónoma de Castilla y León: el lazo del Manzanal, la mejora de la... del trayecto entre Ponferrada y Orense entrarían en ese mecanismo también.

Y si por si esto no fuera poco, además, en la reunión reciente que ha habido entre diferentes presidentes de Comunidades Autónomas de distinto color político, como es el presidente de Asturias, que es del Partido Socialista, Galicia y Castilla y León, también se ha hablado de impulsar el Corredor Atlántico. Y de la misma... de la misma manera que se habla de impulsar el desarrollo del Corredor Atlántico del noroeste, se hablaba y se contenía en la declaración final que debe contar con una capilaridad adecuada con el resto de corredores y ejes que afectan a nuestra Comunidad Autónoma.

Es decir, el conjunto de las cuestiones que ha planteado la proponente yo creo que está perfectamente recogido y, por lo tanto, no vamos a instar algo que está ejecutado y materializado, además de forma documental. Le ruego, por lo tanto, retire la proposición no de ley al estar materializado todo lo que hemos planteado. Y en otro caso, pues evidentemente votaremos en contra, porque no vamos a pedir que se haga algo que está hecho ya.

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

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

LA SEÑORA GALLEGO GONZÁLEZ:

Gracias, presidente. Pues, efectivamente, nosotros nos ratificamos en todas y cada una de las... de los puntos que contiene esta propuesta de resolución, porque, insistimos, es decir, la... el corredor de la Vía o Ruta de la Plata es esencial, es esencial para vertebrar todo el oeste de España por ferrocarril.

Y lo que pedimos aquí es... son puntos totalmente coherentes a la situación existente actualmente. Con lo cual, creo que todo esto no es ni... no está ni fuera de lugar ni tampoco supone el... el pedir nada que no corresponde, puesto que lo que se está pidiendo, efectivamente, es realizar un estudio y que se ejecute el mismo. Con lo cual, es totalmente coherente con las necesidades existentes al momento actual.

Comparto totalmente la postura del señor Pascual, es decir, yo creo que palabras palabras son palabras, pero hechos vemos pocos. Entonces, bueno, pues nos armaremos de paciencia, pero seguiremos siendo totalmente reivindicativos y, por tanto, le muestro su apoyo a todos aquellos que sufrimos, pues las consecuencias de un abandono sistemático por parte de quien nos gobierna.

Con respecto a la señora Suárez, es que vuelvo otra vez: no sé qué tiene que ver aquí Teruel Existe y ni socios ni nada. Es que yo no... yo soy la Unión del Pueblo Leonés. Es un partido propio que viene a esta Cámara en base a un mandato representativo y que... es que usted, la verdad que me es difícil contestarle porque me ha dicho muchas cosas, pero es que no sé: Teruel Existe, socios... Yo no tengo ningún socio ni compañero de viaje, vengo sola.

Entonces, mire usted a ver qué compañeros tiene usted, porque es que usted mezcla las cosas. Le reitero: Unión del Pueblo Leonés, es decir, no tenemos nada que ver con Teruel Existe. Es que no sé... no sé cuál era el argumento para venir aquí, que tenga cuidado con sus compañeros de viaje. ¿Qué compañeros tiene la UPL en el Congreso? Dígame. Ni con el Partido Socialista. No, no, no, no me haga gestos, porque es que yo creo que ustedes oyen campanas, pero no sé, en un Estado democrático se hacen... se hacen acuerdos, se hacen pactos, pero no es mi caso. Es decir, no represento en este caso ninguna alianza política ni con el Partido Socialista, ni con el Partido Popular, ni con el partido que usted representa, Vox. Es decir, y nosotros tenemos una larga historia como para que ustedes, que acaban de llegar hace cuatro días a la política, pues vengan a darnos lecciones, por muy pequeños que seamos, ¿eh?

Con lo cual, dicho esto es que no sé exactamente. Usted ha hablado de que ya está solucionado, que si traemos temas estatales. Y luego resulta que el resto de partidos han vendido que es lo correcto; porque el señor Mañueco ya ha ido, ya lo ha solucionado. Entonces, ¿es correcto que hoy traigamos aquí la Vía de la Plata o no es correcto? Porque, si el señor Mañueco ha hecho todas las gestiones, es que es muy correcto que lo traigamos a estas Cortes, porque era lo que tenía que haber hecho y hace años tenía que estar solucionado este tema.



Porque, efectivamente, pues nosotros defendemos los intereses de una serie de... de provincias que han visto como la falta de estas conexiones les ha supuesto, pues una incomunicación y unos perjuicios económicos, que es de lo que se habla. Porque, al final, si buscamos, pues que todos tengan la igualdad de oportunidades independientemente de donde vivan, pues cuando falta la mayor, que es esa falta de conexión y esa vertebración territorial, estamos negándole a los ciudadanos de esta tierra la posibilidad de vivir en una situación correcta y conforme a sus necesidades. Por lo tanto, no sé, yo creo que deberíamos de centrarnos en quienes estamos y a lo que estamos.

Con respecto al representante del Partido Popular, pues... que yo me reitero nuevamente en estos objetivos. Es decir, me parece muy bien si el representante de esta... de esta... de la Junta ha ido a reivindicar; pues fenomenal. Si... si ha sido casualidad, pues, bueno, si por lo menos conseguimos que, efectivamente, esos fondos europeos se utilicen para algo tan necesario, pues enhorabuena.

Es cierto que muchas veces la presión social es la que da lugar a un movimiento en uno u otro sentido. Pero son muchos años y ha habido una cierta dejación, con unos perjuicios claramente evidentes.

Con respecto a que nos ha... nos ha expuesto, que si la consejera ha mandado una carta formal, claro, porque eso es lo que debe de ocurrir; esas relaciones que tiene que haber entre las distintas Administraciones para solucionar los problemas de los ciudadanos. Con lo cual, bueno, está muy bien que nos exponga el trabajo, pero creo que es lo correcto, lo que corresponde a quien ejerce un cargo público de esas responsabilidades. Ahora vamos a ver cómo eso fluctúa y cómo eso se ejecuta, que es lo que venimos aquí a reivindicar.

Y con respecto al representante del Partido Socialista, el señor Campos, pues no... no existe, efectivamente, una partida contenida en ese Plan de Infraestructuras. Sí que contiene, expresamente en la página... -no la tengo numerada, la tengo la página como tal- nuevas inversiones de alta velocidad, plan dos mil doce-dos mil catorce, y, efectivamente, contiene como... como una de las que recoge la misma León-Plasencia, Ruta de la Plata.

No tiene una partida definida, aunque nosotros lo hemos reivindicado en todas las... en todos los Presupuestos, a través de las enmiendas; en los Presupuestos Generales del Estado, a través del representante que nos hace, pues esa labor de llevar las necesidades de esta Comunidad a... a reivindicarlas en los Presupuestos Generales.

Y no le puedo decir más que, efectivamente, sí que se contiene en el Plan de Infraestructuras, no se contiene una partida expresa. Pero es verdad que aquí lo que nosotros indicamos es que, dada la necesidad de abrir esa Vía de la Plata, es verdad que esto se contenía ya en el Plan de Infraestructuras, bueno, pues que se dé solución a través de su ejecución.

Por lo tanto, nosotros nos ratificamos en estos tres puntos y no tenemos problema en solicitar la votación separada, pero buscando, en todo caso, que el acuerdo sea simplemente para que se dé solución a este... a esta... a esta Vía de la Plata que, bueno, es tradicional, de... de conocimiento del abandono que ha supuesto para toda la zona de la región leonesa al impedir esa comunicación entre el norte y el sur. Y, por lo tanto, una solución daría lugar a una viabilidad de futuro de todo este territorio. Muchas gracias.

**Votación PNL/000368**

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. Por aclarar la votación, si he entendido bien, acepta que vaya por separado: el 1 y el 3, por un lado; y el 2, por otro. Gracias.

Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley. Vamos a votar los puntos 1 y 3. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? No hay. Para los puntos 1 y 3, la votación son: dieciocho votos emitidos; ocho votos a favor; diez votos en contra. Con lo cual, los puntos quedarían rechazados.

Y el siguiente punto es el punto número 2. ¿Votos a favor? Dos. ¿Votos en contra? Serían dieciséis votos en contra y dos votos a favor. Queda rechazada la... el punto número 2.

Concluida la Comisión, se levanta la sesión, siendo las doce y diecisiete. Muchas gracias.

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