



## COMISIÓN DE MOVILIDAD Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL

### PRESIDENCIA DON EMILIO JOSÉ BERZOSA PEÑA

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

---

#### ORDEN DEL DÍA

1. Proposición No de Ley, PNL/000346, presentada por los Procuradores Dña. Rosa María Rubio Martín, D. Fernando Pablos Romo, D. Juan Luis Cepa Álvarez y Dña. Laura Pelegrina Cortijo, instando a la Junta de Castilla y León a que realice, a la mayor brevedad posible, mediante la figura presupuestaria más adecuada, una aportación extraordinaria por la subida de costes en la explotación del transporte público metropolitano, y a que amplíe la bonificación del 15 % en los bonos de transporte, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 87, de 16 de diciembre de 2022.
2. Proposición No de Ley, PNL/000348, presentada por los Procuradores D. José Ángel Ceña Tutor, Dña. Leila Vanessa García Macarrón y D. Juan Antonio Palomar Sicilia, instando a la Junta de Castilla y León a que en el año 2023 se redacte el proyecto para la construcción de una intersección a distinto nivel para acabar con la siniestralidad del cruce de las carreteras autonómicas CL-116 y SO-100; y a que, una vez realizado el proyecto y antes del final de la legislatura, se finalice la ejecución de la infraestructura propuesta, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 87, de 16 de diciembre de 2022.
3. Proposición No de Ley, PNL/000361, 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 iniciar los trámites en el año 2023 para construir la variante de Zafrón en la carretera CL-517, 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/000377, presentada por los Procuradores D. Fernando Pablos Romo, Dña. Rosa María Rubio Martín, D. Juan Luis Cepa Álvarez y Dña. Laura Pelegrina Cortijo, instando a la Junta de Castilla y León a adoptar las decisiones que sean necesarias para renovar, a la mayor brevedad posible, el firme de la carretera SA-105 entre Peñaranda de Bracamonte y el límite de la provincia de Ávila, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 108, de 9 de febrero de 2023.



## SUMARIO

	<u>Páginas</u>
Se inicia la sesión a las diez horas treinta y cinco minutos.	6371
El presidente, Sr. Berzosa Peña, abre la sesión.	6371
<b>Primer punto del orden del día. PNL/000346.</b>	
El secretario, Sr. Pablos Romo, da lectura al primer punto del orden del día.	6371
Intervención de la procuradora Sra. Rubio Martín (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	6371
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pascual Muñoz (Grupo Mixto).	6374
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Gallego González (Grupo UPL-SORIA ¡YA!).	6375
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Carrera Noriega (Grupo VOX Castilla y León).	6377
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Ranedo Gómez (Grupo Popular).	6378
Intervención de la procuradora Sra. Rubio Martín (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	6380
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 346. Son rechazados.	6383
<b>Segundo punto del orden del día. PNL/000348.</b>	
El secretario, Sr. Pablos Romo, da lectura al segundo punto del orden del día.	6383
Intervención del procurador Sr. Palomar Sicilia (Grupo UPL-SORIA ¡YA!) para presentar la proposición no de ley.	6384
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pascual Muñoz (Grupo Mixto).	6387
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Calvo Enríquez (Grupo VOX Castilla y León).	6387
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Pelegrina Cortijo (Grupo Socialista).	6388
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Gavilanes Fernández-Llamazares (Grupo Popular).	6390
Intervención del procurador Sr. Palomar Sicilia (Grupo UPL-SORIA ¡YA!) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	6391
El presidente, Sr. Berzosa Peña, somete a votación, en los términos fijados por su proponente, la proposición no de ley número 348. Es rechazada.	6393

**Tercer punto del orden del día. PNL/000361.**

La vicepresidenta, Sra. Calvo Enríquez, da lectura al tercer punto del orden del día.	6393
Intervención de la procuradora Sra. Gallego González (Grupo UPL-SORIA ¡YA!) para presentar la proposición no de ley.	6393
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pascual Muñoz (Grupo Mixto).	6395
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Suárez Villagrà (Grupo VOX Castilla y León).	6396
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pablos Romo (Grupo Socialista).	6396
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Ruiz Medrano (Grupo Popular).	6397
Intervención de la procuradora Sra. Gallego González (Grupo UPL-SORIA ¡YA!) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	6399
El presidente, Sr. Berzosa Peña, somete a votación, en los términos fijados por su proponente, la proposición no de ley número 361. Es rechazada.	6400

**Cuarto punto del orden del día. PNL/000377.**

La vicepresidenta, Sra. Calvo Enríquez, da lectura al cuarto punto del orden del día.	6400
Intervención del procurador Sr. Pablos Romo (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	6401
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pascual Muñoz (Grupo Mixto).	6402
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Gallego González (Grupo UPL-SORIA ¡YA!).	6402
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Suárez Villagrà (Grupo VOX Castilla y León).	6403
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Beltrán Martín (Grupo Popular).	6404
Intervención del procurador Sr. Pablos Romo (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	6405
El presidente, Sr. Berzosa Peña, somete a votación, en los términos fijados por su proponente, la proposición no de ley número 377. Es rechazada.	6406
El presidente, Sr. Berzosa Peña, levanta la sesión.	6406
Se levanta la sesión a las doce horas veintinueve minutos.	6406



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

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

Buenos... buenos días a todos. Vamos a dar comienzo a la Comisión de Movilidad y Transformación Digital del día quince de marzo del dos mil veintitrés. ¿Algún grupo quiere indicar alguna sustitución? Creo que no hay ninguna. Vale, pues no hay ninguna sustitución.

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

**PNL/000346**

**EL SECRETARIO (SEÑOR PABLOS ROMO):**

Gracias, señor presidente. Primer punto del orden del día: **Proposición no de ley número 346, presentada por los Procuradores doña Rosa María Rubio Martín, don Fernando Pablos Romo, don Juan Luis Ceba Álvarez y doña Laura Pelegrina Cortijo, instando a la Junta de Castilla y León a que realice, a la mayor brevedad posible, mediante la figura presupuestaria más adecuada, una aportación extraordinaria por la subida de costes en la explotación del transporte público metropolitano, y a que amplíe la bonificación del 15 % en los bonos de transporte, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla, número 87, de dieciséis de diciembre de dos mil veintidós.**

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

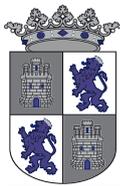
Muchas gracias, señor secretario. Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra, en representación de los señores procuradores proponentes, doña Rosa María Rubio Martín, por un tiempo máximo de diez minutos.

**LA SEÑORA RUBIO MARTÍN:**

Muchas gracias, señor presidente. Buenos días a todas y a todos, señorías. Hoy el Grupo Parlamentario Socialista trae a debate y votación una proposición no de ley cuyo objetivo último es la ayuda y colaboración con los ayuntamientos y, por ende, con la ciudadanía, para poder facilitar su vida cotidiana.

Como se expone en los antecedentes de la misma, versa sobre el transporte metropolitano de Salamanca, que afecta a 16 municipios del alfoz, a más de 54.000 habitantes, y al que dieron uso, según los últimos datos oficiales conocidos correspondientes al año dos mil veintiuno, por un total de 1.833.083 viajes. El transporte metropolitano se instaura en Salamanca en el año dos mil seis, con 35 autobuses, 6 operadores y 7 concesionarias. Excluyo de los datos al transporte urbano de la propia ciudad de... de Salamanca.

Este servicio tiene establecidos los circuitos de manera lineal de comunicación entre la ciudad de Salamanca y los diversos municipios que conforman el alfoz, y no de manera circular, como sería deseable. Y por eso es necesario combinar con el transporte urbano en algunos de sus puntos, para que los salmantinos se puedan trasladar, por ejemplo, desde Monterrubio de Armuña, municipio en el que yo resido, hasta el campus de la Universidad de Salamanca; por ello existen billetes combinados.



El funcionamiento económico del sistema del transporte metropolitano es el siguiente. Las empresas concesionarias hacen una estimación del coste del servicio para cada año  $n+1$ . Ejemplo: para el año dos mil veintitrés, la estimación se hace en el último trimestre del año dos mil veintidós, pero en base a datos cerrados del año dos mil veintiuno. En ese coste se incluye, por supuesto, el beneficio industrial de las empresas concesionarias.

Por otro lado, se hace una estimación de los ingresos mediante venta de billeteaje y abonos, además de la subvención de la Junta de Castilla y León para compensar el déficit del servicio. Del montante total restante, y por diferencia, se reparte entre los ayuntamientos afectados y usuarios del transporte metropolitano; de tal manera que para el año dos mil veintitrés se ha estimado que los ayuntamientos tienen que pagar la cantidad de 995.636,92 euros. Esto a pesar de que el billete ordinario sufrió una subida de 5 céntimos en el mes de octubre del dos mil veintidós.

Esta cantidad, casi 1.000.000 de euros, supone un aumento desmesurado respecto a los dos últimos años, debido, sobre todo, a que la Junta de Castilla y León ha bajado de manera sustancial la cantidad con la que se subvenciona, o se subvencionaba, al transporte metropolitano. Esta dinámica económica ha devenido en que son los ayuntamientos los que han de soportar en sus cuentas, año tras año, los costes del servicio y el beneficio de las empresas.

Evidentemente, las Administraciones locales son las primeras que deben velar por la prestación de los servicios públicos que les correspondan para la atención adecuada y continua a sus vecinos. Pero la Junta, la Junta de Castilla y León, es la responsable del transporte interurbano, porque es materia de su competencia y no de los ayuntamientos, por lo que no puede actuar como si fuera una Administración ajena a la prestación de este servicio concretamente.

Los presupuestos de los 16 ayuntamientos que conforman el alfoz son muy dispares, ya que en el mismo están incluidos pueblos que escasamente superan los 1.000 habitantes junto a otros, como, por ejemplo, Santa Marta, que supera los 15.000; o municipios con una actividad empresarial muy elevada, como pueden ser Villares de la Reina o Carbajosa, respecto a otros cuya actividad es prácticamente inexistente, como puede ser Monterrubio de Armuña.

Esto supone, como digo, que las cuentas municipales sean muy dispares, y para algunos pueblos el elevado coste del servicio del transporte sin una subvención adecuada al momento económico por parte de la Junta de Castilla y León les suponga un esfuerzo difícilmente asumible. Al margen de que el dinero que destina el ayuntamiento a sufragar el coste del transporte no se destina, lógicamente, a otros servicios municipales, como pueden ser la limpieza de los colegios o la iluminación de las calles.

Les voy a poner el ejemplo del municipio en el que yo resido, como les decía, Monterrubio de Armuña, para que entiendan el... el sentido de esta proposición no de ley. Aportaciones al transporte metropolitano: año dos mil veintiuno, 11.328,60 euros; año dos mil veintidós, 17.353,79 euros; año dos mil veintitrés, 29.343,60 euros. Un aumento del 69 %, ni más ni menos.

Por supuesto, el presupuesto del municipio no ha tenido esta progresión ni por asomo, siendo sus ingresos muy similares en los tres años; dándose que esta circunstancia del pago económico es... me permito calificarla casi como inasumible.



Dándose, además, otro elemento entorpecedor: esta cifra se comunica a los ayuntamientos en el último trimestre del año, cuando muchos de ellos ya tienen definidas sus cuentas, basadas en los años anteriores, y se encuentran con la sorpresa de un desajuste que deben cuadrar, evidentemente, eliminando servicios públicos que debe prestar, sí o sí, el ayuntamiento.

Y ahora les voy a explicar las aportaciones que realiza la Junta, que han ido mermando considerablemente de año en año. Y les doy cifras: año dos mil veintiuno, 917.662,75 euros; año dos mil veintidós, 654.152,74 euros; año dos mil veintitrés, 63.200... -no, me falta uno- 633.253,29 euros -perdón-. Es decir, cada año, la realidad es que los ayuntamientos pagan más y la Junta subvenciona menos.

Porque excepto lo que pasó en el año dos mil veintiuno, que se realizó una aportación extraordinaria, extraordinaria, de 724.394,24 euros por la disminución de ingresos provocados por la COVID-19, y en el dos mil veintidós por el mismo motivo, otra aportación extraordinaria de 433.797,20 euros.

Pero en este punto quiero recordar que la Junta de Castilla y León recibió por parte del Gobierno de España, por los fondos COVID y con destino a sufragar los gastos del transporte, 224 millones de euros, ni más ni menos. O sea, que las aportaciones extraordinarias no salieron de las arcas de la Junta, de los impuestos que pagamos todos los castellanos y leoneses, sino de los fondos COVID que aportó el Gobierno de España. Y, además, ante esta situación, cabe concluir que la Junta no hace ningún esfuerzo económico serio, al margen del reparto del dinero que le llega del Gobierno de España; y a las pruebas me remito de los datos que les he dado.

La Junta utilizó los fondos COVID para compensar a las empresas concesionarias la pérdida de ingresos. O sea, ese fue su objetivo: compensar a las empresas, dejando al margen la posible colaboración en sufragar los costes que sufren los ayuntamientos y, en último orden, ayudar a la ciudadanía en el día a día.

Ante esta situación, que consideramos grave y preocupante, el Grupo Parlamentario Socialista, el Partido Socialista, emprendió determinadas acciones:

La primera, presentar una enmienda a los Presupuestos de la Junta, solicitando el aumento de la partida presupuestaria para cubrir mayor porcentaje y cantidad que se le exige aportar a los ayuntamientos. La enmienda fue rechazada por Partido Popular y Vox.

Segunda medida. Redactar y presentar una moción en todos los ayuntamientos afectados, solicitando una aportación extraordinaria por parte de la Junta para el año dos mil veintitrés, además de una ampliación de la bonificación del 15 % en los bonos del transporte. La moción se debatió en diez ayuntamientos, se aprobó en ocho; casualmente, en los dos que no se aprobó gobierna con mayoría el Partido Popular, casualmente. El partido que dice que tiene como bandera el municipalismo, ese partido vota en contra de que la Junta ayude a los ayuntamientos. Resulta, cuando menos, curioso, por no ponerle otro adjetivo más grave.

Y el tercer paso que dimos fue presentar esta proposición no de ley que debatimos hoy, con el mismo contenido que la moción.

Honestamente, creo que les he expuesto claramente la situación del transporte metropolitano de Salamanca y por la que pasan los ayuntamientos afectados por este transporte.



Por último, sí les quiero añadir otro dato. El pasado mes de octubre hubo una reunión del Consejo de Transporte Metropolitano en el cual la empresa concesionaria propuso, para aumentar sus beneficios, una subida del precio del billete; una segunda subida, porque ya había realizado una de 5 céntimos, como les he explicado hace un momento y como consta en los antecedentes de la proposición no de ley. La medida no salió adelante gracias a la oposición de los ayuntamientos no gobernados por el Partido Popular y por la asociación de vecinos de Salamanca Fevesa.

En esa reunión, la Junta de Castilla y León se abstuvo, señorías. O sea, se propone una subida del billete, que afectaría directamente al bolsillo de los salmantinos y de la salmantinas, y la Junta se pone de perfil y se abstiene. Evidentemente, a su postura de ponerse de perfil, de no apoyar a la ciudadanía y de no apoyar a los ayuntamientos, ¿quiénes les acompañaron? Pues la diputación, gobernada por el Partido Popular, y los ayuntamientos, allí presentes, gobernados por el Partido Popular. Así que queda todo dicho.

Respecto al segundo punto de esta moción, que... de esta PNL -perdón- que como... como saben sus señorías, lo que se pide es que se realice, a la mayor brevedad posible, la ampliación de la bonificación del 15 % de los abonos, como supongo que el procurador o procuradora del Partido Popular que defienda su postura dirá que ya lo están bonificando con un 20 %, pues hombre, se lo diré luego, pero ya se lo adelanto: bonifican el 20 % desde el uno de enero porque el Gobierno de España les ha obligado a bonificar el 20 % para que los usuarios del transporte nos podamos acoger a la bonificación del 30 %.

Porque lo que hicieron ustedes desde el uno de septiembre hasta el treinta y uno de diciembre es no bonificar el 20 %. Y los ciudadanos de Castilla y León, las salmantinas y los salmantinos concretamente, en el transporte metropolitano, no nos hemos podido beneficiar de la medida. Y, en todo caso, nada impide bonificar con un 15 % más; de tal manera que las salmantinas y los salmantinos tendríamos un descuento del 30 % del Gobierno de España, del 20 % de la Junta y un adicional del 15 % para compensar los meses que nos han dejado sin el descuento.

Nada más por ahora, y contando con la... con el apoyo de todos los grupos parlamentarios aquí presentes a la proposición no de ley que les acabo de explicar. Muchas gracias.

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

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

#### EL SEÑOR PASCUAL MUÑOZ:

Muchas gracias, presidente. Buenos días, señorías. Bueno, voy a comenzar expresando mi voto a favor de esta iniciativa, porque desde Por Ávila consideramos que es fundamental invertir más y mejor en el transporte público colectivo. Y el transporte público, pues, efectivamente, como ha comentado, es una alternativa idónea para mejorar la movilidad urbana y reducir los atascos, las aglomeraciones, especialmente en determinadas horas del día, y con cascos urbanos que no pueden soportar más afluencia de vehículos. Y una forma de potenciar el transporte público es que las Administraciones pues apoyen, con los fondos económicos y presupuestarios, dicho transporte.



En el caso que han mencionado del transporte metropolitano de Salamanca, bueno, yo creo que lo importante es que por lo menos... que no se traten solamente de medidas temporales como las puestas en marcha tanto por la Junta como por el Gobierno central, sino que sean medidas a largo plazo y que fomenten e inviten a los ciudadanos a utilizar el transporte público con mayor frecuencia.

Yo creo que deben ser iniciativas que de verdad potencien ese uso de transporte colectivo y que vaya en la línea del cumplimiento de la Agenda 2030 y de los objetivos de desarrollo sostenible. Pero mientras no haya una implicación real y un esfuerzo por parte de las Administraciones, pues yo creo que no vamos a ningún sitio. Y si todos los debates se van a convertir en reproches de “yo he hecho más por los ciudadanos y tú has hecho menos”, o que “el Gobierno central lo ha hecho” o “la Junta ha dejado de hacer”, pues no vamos a llegar a ningún lado. Yo creo que se debe llegar a consensos y poner en marcha medidas comunes que se complementen unas con otras. Y como digo, pues que sean medidas estables y duraderas, que tengan una repercusión real y que fomenten el uso del transporte público. Nada más. Y muchas gracias.

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

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

#### LA SEÑORA GALLEGO GONZÁLEZ:

Gracias, presidente. Buenos días, señorías. Efectivamente, bueno, pues en esta proposición no de ley que nos trae el Partido Socialista es un apoyo indudable a lo que es el uso del transporte público colectivo, en donde, bueno, pues hay una... un clara... una clara sensibilidad hacia... hacia el mismo, dado que se trata de un medio seguro, fiable, económico, cómodo, sostenible, que yo creo que ese es el objetivo al que tendemos, ¿no? Y que se reduce su coste tanto para la ciudadanía, en una coyuntura extraordinariamente difícil por el aumento de costes en energía y combustibles.

Efectivamente, estoy de acuerdo en que hay que hacer un esfuerzo por parte de las Administraciones, más en este caso, y según se nos ha relatado en la proposición y con la exposición por parte de la ponente, de que los ayuntamientos a veces están sujetos a una serie de... de cargas y costes que no les corresponde, pero que siempre en beneficio de sus ciudadanos, y dada esa proximidad con el... con el vecino, bueno, pues con el ciudadano general, pues lo soporta, siendo, a veces, insufrible para el mismo.

Porque estamos hablando de... de que esa financiación tan necesaria y esa reforma nunca llega, y, al final, ahoga; ahoga esos servicios públicos y ahoga también a la necesidad de acometer muchas veces obras, inversiones, competencia del propio municipio, sacrificándolo, para poder afrontar esa... esa dejadez que tienen otras Administraciones, como puede ser, en este caso, la Junta de Castilla y León, al no asumir la financiación correspondiente en ese transporte, que se nos ha indicado, interurbano.

Efectivamente, en este caso que se plantea, al ser distintos municipios de distinto tamaño, pues todavía les ahoga un poco más. Y yo creo que es importante un dato que... que ha mostrado la ponente, en el sentido de que, al haber esos viajes



combinados, permite pues el poder gente vivir en sus municipios y poder acceder a... a la universidad, por ejemplo; que yo creo que es un factor muy importante, ¿no?, el que los jóvenes puedan seguir residiendo en su municipio y puedan aprovecharse de ese transporte sin que el propio municipio tenga que soportar ese añadido de coste. Con lo cual, parece que el apoyo que siempre se dice que se tiene al mundo rural pues aquí sería fácil de cumplir si, efectivamente, se complementara con esa financiación adecuada.

Porque, bueno, pues la... primero fue el COVID, y hay unos recursos extraordinarios; después ha sido la guerra de Ucrania, que ha supuesto, pues, efectivamente, un disparo en cuanto a los combustibles, a la energía y, con ello, a las empresas, y luego a las Administraciones que... que vienen a prestar estos servicios.

Por lo tanto, dado que las Administraciones tienen que estar a la realidad existente en cada momento, pues también tienen que hacer un esfuerzo o tienen que hacer unas modificaciones de sus presupuestos para atender las necesidades que van surgiendo pues en el día a día; igual que hacen los pequeños municipios cuando se ven, pues bueno, pues sorprendidos por... pues por muchas circunstancias o por muchas competencias que, aun cuando no les corresponden, como son muchos de los supuestos que aquí planteamos como proposiciones no de ley, pues tienen que acometer de forma eficiente, y muchas veces de forma silenciosa; de tal manera que, bueno, pues que su éxito es doble, si bien trabajan muchas veces pues en esa... en esa fase desconocida para el ciudadano, que no conoce realmente pues de quién es la competencia, sino solamente busca una solución.

Se ha expuesto con datos objetivos, que siempre son los más fáciles de entender y los menos cuestionados, pues ese... ese incremento en cuanto a los municipios y esa falta de atención por parte de la Administración superior, de esta Junta de Castilla y León.

Por lo tanto, yo voy a apoyar esta proposición no de ley, primero, porque considero la importancia del servicio público. Considero que... que los costes son inasumibles para los municipios, sobre todo cuando les llegan en el último trimestre, a la hora de realizar unos presupuestos que están ya pues muy cuadrados, muy estudiados y casi imposibles de transformar o de modificar; y que no tienen unos recursos extraordinarios a los cuales poder acudir para poder hacer frente a estas subidas inesperadas. Además de ser competencia de la Junta y, por lo tanto, la obligación indudable de acometer las reformas necesarias presupuestarias para poder afrontarlas.

Y tercero, y más importante, es la... el punto que se ha indicado, que permite vivir en el mundo rural, aprovechándose de este transporte público, con todas las modalidades que existe, que permite a los jóvenes seguir teniendo su vida en el municipio, poder ir a la ciudad a estudiar, a trabajar, igual que a la gente mayor, por supuesto; y, sobre todo, el mantener, bueno, pues una calidad de vida que yo creo que es lo deseable.

Por lo tanto, y sin más explicación, nuestro apoyo a esta proposición no de ley. Gracias.

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

Muchas gracias. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Vox Castilla y León, y un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor procurador don Javier Carrera Noriega.

**EL SEÑOR CARRERA NORIEGA:**

Gracias, señor presidente. Buenos días, señores procuradores. Ya hace algún tiempo, el partido o Grupo Socialista presentó una proposición no de ley, la 1100172, en la que solicitaba a la Junta de Castilla y León que, con sus recursos propios, se acometiera una reducción del 20 % del precio para los abonos de transporte prestados en nuestra Comunidad Autónoma, que fue desestimada. Hoy nos trae una proposición no de ley en la que pretende que se bonifiquen los billetes o los precios del abono transporte de... del transporte metropolitano de la ciudad de Salamanca y de su alfoz.

En realidad, aquí lo que tenemos que pensar es que existe una estructura organizativa constituida por el Consejo Rector del Transporte Metropolitano de Salamanca, que está... es un Consejo en el cual participa la Junta de Castilla y León, la diputación, operadores de transporte, asociaciones provinciales, federaciones sindicales y asociaciones de vecinos, como bien nos ha indicado antes la señora ponente. Este órgano es el que trata el control de ingresos y costes de las empresas prestadoras de los servicios y de los resultados de explotación, y para que, luego, con esos resultados de explotación, se pueda aprobar un reajuste de las compensaciones que deban satisfacer las entidades locales a los operadores de transporte.

Si no le he entendido mal a la señora Rubio, en su exposición dice que ya se ha aprobado ese reajuste del año dos mil veintitrés. No sé si le he entendido que hablaba de una cantidad de novecientos y pico mil euros. Una cosa que no le he entendido es el... la fórmula de reajuste que utiliza en el... no sé si hablaba de que se hacía con el año dos mil veintiuno. Luego me lo explica mejor.

En relación con las aportaciones extraordinarias, en el... en el año dos mil veintiuno y en el año dos mil veintidós se establecieron, en el seno del Consejo Rector, para paliar la disminución de ingresos provocados por la COVID-19, pues unas ayudas por parte de la Junta de Castilla y León, como también ha indicado usted en su exposición. Y ahora, según parece, pues en dos mil veintitrés el Consejo ha determinado, en base a los datos que usted dice, pues unos 900.000 euros de... de importe.

En cualquier caso, lo que sí es claro es que el transporte metropolitano en la Comunidad está bonificado en una media de un 35 %. Es decir, el Gobierno... el Gobierno autonómico también bonifica en un 100 % el transporte de... en el transporte a la demanda, mediante el bono rural demanda gratuito. Esto ya... ya existe.

Y luego, también existen, bueno, las bonificaciones del 15 % de los bonos de titularidad autonómica, que se dieron durante los meses de junio, julio y agosto del veintidós, y que se amplió esa bonificación al 30 % durante los meses de septiembre a diciembre de dos mil veintidós.

Y luego, ustedes están solicitando en esta proposición no de ley que se haga una bonificación del 15 %. Bueno, y lo cierto -y esto lo ha reconocido- es que desde el uno de enero de dos mil veintitrés la Junta viene aplicando una bonificación del 20 % para los bonos y títulos de transporte terrestre. Con lo cual, pues no entendemos muy bien que ustedes pidan un 15, cuando ya la Junta está dando un 20. Claro, usted dice: no, un 15 adicional. ¿15 adicional al 30, al 20, al 15? No sé, realmente es una cuestión de... de ver de dónde salen los fondos para todo, porque... en fin.



Por todo esto, la verdad es que no vemos que se tenga que apoyar esta proposición no de ley, por cuanto que, si ya la Junta está aportando un 20, el Estado aporta un 30, pues un 15 % adicional es un suma y sigue, es un más a más. Aquí, como si no se acabara el dinero nunca, ¿verdad? Entonces, lo cierto es que en este momento yo creo que estos bonos que la Junta tiene aprobados justifican el hecho de que nosotros no apoyemos esta proposición no de ley. Nada más. Y muchas gracias.

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

Muchas gracias. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, y un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra la señora procuradora doña María Inmaculada Ranedo González.

#### LA SEÑORA RANEDO GÓMEZ:

Gracias, presidente. Buenos días, señorías. Bueno, pues este... este tema, en otras proposiciones no de ley también hemos hablado en otras ocasiones del... del transporte. Y, bueno, pues me voy a volver a repetir y a reiterar que, efectivamente, para la Junta de Castilla y León el transporte, pues bueno, como no puede ser de otra manera, es un servicio básico del que... del que, además, bueno, para nuestra Comunidad es muy importante, ya que vertebra el territorio. Dadas las características de nuestra Comunidad, es importante apostar por él, por su sostenibilidad y para que cualquier persona, allá donde viva, pueda utilizarlo para su vida diaria en cualquiera de las actividades que quiera realizar.

La Junta hace un esfuerzo, un gran esfuerzo, no tiene ninguna dejadez, ¿vale? Pero, vamos, esto... es que estas palabras que... que están en su argumentario, en sus argumentarios, pues bueno, es muy fácil hablar, pero es complicado llegar a todos los sitios en el día a día. Y, aun así, la Junta lleva años ya estableciendo bonificaciones, implementando medidas destinadas a que el sistema de movilidad y el sistema de transporte pueda satisfacer a la mayoría de las personas que viven en Castilla y León para la mayoría de sus actividades, como he dicho antes.

En cuanto al... al sector urbano se refiere, pues bueno, evidentemente, la creciente, bueno, expansión de los alcances de las ciudades, donde la gente va a hacer su vida o a montar sus empresas, pues hace que, evidentemente, tenga que haber un transporte especial, que es el transporte metropolitano.

La Junta viene trabajando con los ayuntamientos desde hace ya muchos años, a través de unos protocolos que se han establecido, y en el que se marcan todas las directrices económicas y de otro... y de otro tipo, y de recorridos y de, bueno, pues que tienen que llevarse... que tienen que llevarse a cabo. Por eso, evidentemente, todos los ayuntamientos saben, dentro de sus protocolos, cuáles son las... las prestaciones... o sea, las... lo que tiene que hacer en cada... en cada momento, ¿no?

En el caso de Salamanca, pues el veintisiete de abril del dos mil seis se... se puso en marcha el transporte metropolitano en Salamanca a través del plan coordinado de explotación del ámbito supramunicipal de Salamanca y su área de influencia, y dice, concretamente, que los ayuntamientos metropolitanos se hacen cargo del total del déficit de la explotación de los nuevos servicios implantados, y la Junta de Castilla y León de la compensación por el abaratamiento de las tarifas... para el abaratamiento de las tarifas.



Entonces, bueno, pues como ya se ha argumentado también, este plan se materializa en la constitución del Consejo Rector, en el que están implicados pues la Diputación de Salamanca, la Junta, los ayuntamientos, comunidades de vecinas... de vecinos -como usted ha dicho-, federaciones sindicales, las asociaciones provinciales del... del transporte; y, bueno, pues obviamente es el que se encarga de velar pues por los costes, los... los ingresos, lo que haya que... que modificar, las compensaciones. Y como se ha dicho también, bueno, pues dentro de este... de este marco es donde las aportaciones extraordinarias se tienen que... que estudiar de alguna manera, como se hicieron las del dos mil veinte y veintiuno por los fondos extraordinarios COVID.

Por lo tanto, la Junta de Castilla y León creemos que es en ese... en ese contexto donde se deben hacer las aportaciones extraordinarias para el año dos mil veintitrés, una vez que se disponga del balance económico final, y si así se creyese conveniente y se decidiese. Pero no sé si usted ha dado ya alguna... algún dato económico a este respecto. Lo ha dicho el señor Noriega; me va a perdonar, igual no sé si le he escuchado bien o no... o no la he entendido -señor Noriega, no, perdón, señor Carrera-, hablando de... de que se ha establecido ya un coste para el dos mil veintitrés. No sé si lo... bueno, si luego lo puede... lo puede aclarar... Pero, en principio, una vez que se vea el balance económico final, se estudiará si verdaderamente se necesita esa aportación extraordinaria para el dos mil veintitrés. Vale.

Y, por otra parte, la Ley 9/2018, de transporte público por carretera de Castilla y León, establece que el incremento de los servicios adicionales habrán de ser financiados por quien los solicite o los establezca.

Y con respecto al punto número 2 de su proposición, decir que la... la Junta ya aplica bonificaciones desde hace años y mantiene el 100 % de las líneas, cuando el 90 % de las mismas son deficitarias. Por lo tanto, para la Junta lo que prima es la rentabilidad social, no la rentabilidad económica, como pudimos ver... Bueno, además, apoyó a... a los operadores con casi 100 millones de euros en los últimos tres ejercicios para la compensación de estas pérdidas que haya podido haber; que luego todo redonda también en beneficio de la persona que coge el transporte.

No vimos esa rentabilidad social en el mapa de concesión de transportes, donde se... se suprimen 346 paradas en municipios porque no son rentables -esas palabras las escuchamos-, no son rentables económicamente.

Bueno, el transporte metropolitano está... está bonificado en el 35 %. El Gobierno autonómico también bonifica el 100 % del transporte rural a... a la demanda. Y decir que, en esta legislatura, bueno, como ya se sabe, el 15 % de los... de los abonos se bonificaron entre julio, agosto y septiembre -usted ya lo ha dicho también-, el 30 % durante los meses de septiembre a diciembre, y desde el uno de enero del dos mil veintitrés se bonifican con el 20... con el 20 %.

Esta bonificación del 20 % -como usted bien ha explicado también- se suma a la bonificación del Gobierno, ¿vale?, del 30 %. Si bien las Comunidades Autónomas tienen que estar adelantando el dinero porque todavía... todavía no... no ha llegado. Se estableció una vez que ya los... las Comunidades Autónomas tenían los presupuestos ya... ya realizados, y en tres días hubo que ponerlo todo en marcha, con el consecuente trastorno que es para las Comunidades, para las empresas de transporte y... el tener que adelantar todo este... todo este dinero.



Pero bueno, al final, con todo esto, creemos que... que el apoyo de la Junta es claro. Señoría, todo es mejorable, obviamente, y siempre hay que estar ahí para intentar mejorar la vida de los ciudadanos de Castilla y León, pero en este momento, por todo lo que les he expuesto, creemos que no procede tomar en consideración su proposición no de ley. Gracias.

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

Muchas gracias. Para cerrar el debate y fijar el texto definitivo de la resolución que propone, tiene la palabra, y por un tiempo máximo de diez minutos, doña Rosa María Rubio Martín.

#### LA SEÑORA RUBIO MARTÍN:

Muchas gracias, señor presidente. Bueno, empezaré a contestarles. Señor Pascual Muñoz... Voy a contestarles por el orden de intervención, aunque a PP y a Vox voy a contestarles a la vez porque tienen cosas muy coincidentes, si no todo. Señor Pascual Muñoz, Por Ávila, de Por Ávila, muchas gracias por... por el apoyo a la proposición no de ley.

Señora Gallego González, de UPL-Soria ¡Ya!, también muchas gracias por el... por el voto a favor y el apoyo a esta... a esta proposición no de ley. Y coincido con usted que, evidentemente, los ayuntamientos tienen que asumir unos servicios públicos que no son de su competencia, porque, si no pagan, los ciudadanos no viajan.

A mí sí me llama la atención que en casi todas las Comisiones que tenemos en... en este Parlamento el Partido Popular, sobre todo, se afana siempre en acusar al Gobierno de España, cuando es competente en alguna materia, que lo pague. "Porque es competencia del Gobierno", "es competencia del Gobierno". Esto es un mantra que repiten continuamente. Pero cuando es competencia suya, pues eso, miran de perfil y se lo trasladan a los ayuntamientos; los municipalistas se lo trasladan a los ayuntamientos. Por lo tanto, al final, a los propios vecinos, que son los que pagan los impuestos en los ayuntamientos.

Porque, señor Carrera, el dinero claro que sale de los impuestos, claro que sale de los impuestos. Mire, le voy a explicar -a ver si... antes a lo mejor no... no me he explicado bien- cómo funciona el cálculo de... de la cantidad que dicen las concesionarias, que exigen las concesionarias pagar a los ayuntamientos.

Les pongo el ejemplo. El último año, octubre del año veintidós. En octubre del año veintidós, ¿qué tenemos cerrado? El ejercicio veintiuno, lógicamente; ahí ya se sabe el coste y el... los ingresos y lo que han pagado los... los ayuntamientos, los ingresos que ha habido por bonos, por billeteaje, por subvención de la Junta, por déficit de transporte, y lo que han pagado los ayuntamientos. Esto es en octubre del veintidós. Con lo cual, el cálculo lo hacen... de lo que tienen que pagar el veintitrés, lo hacen con ejercicio cerrado dos mil veintiuno.

Pero a mí lo que más me ha sorprendido de las cosas que he escuchado aquí esta mañana, señora Ranedo -me va a perdonar-, es que ustedes, que son los partidos que sustentan al Gobierno de la Junta de Castilla y León, no conozcan lo que el Consejo del Transporte Metropolitano ha expuesto, del cual la Junta forma parte. Y que no conozcan... que me diga que no... que no sabe qué dinero tienen que pagar los ayuntamientos. ¿Pero cómo no lo van a saber, si la Junta forma parte del Consejo de Transporte Metropolitano?



Es más, si cuando las concesionarias, a la hora de hacer los cálculos en el mes de octubre, reúne a los ayuntamientos y les dicen: pues mire, esto es lo que me cuesta, esto es lo que he sacado, esto es lo que paga la Junta, y todo esto lo tienen que pagar los ayuntamientos. El transporte cuesta 100, de billeteaje saco 20, la Junta paga 30, 50 los ayuntamientos. Y la Junta estaba allí delante.

Y dice la... la concesionaria: pero se me ocurre algo, para que los ayuntamientos paguen menos, pues les subo el billete a los... a los usuarios. La Junta estaba allí. Señora Ranedo, ¿sabe lo que hizo la Junta de Castilla y León? Abstenerse y decir que las concesionarias les subieran el billete a los ciudadanos para que los ayuntamientos pagaran menos; como si el dinero que pagan los ayuntamientos no saliera ya del bolsillo de los... de los ciudadanos.

Espero ahora haber explicado cómo se hace el cálculo, de dónde sale la cantidad. Y les voy a poner... les voy a repetir otra vez el ejemplo de Monterrubio de Armuña. Si a ustedes les parece correcto... que veo que aquí se sienta algún alcalde, por lo menos el señor Beltrán, que es alcalde. Usted, en el año dos mil veintiuno, ha cerrado sus presupuestos y ha pagado por el transporte metropolitano para que sus vecinos se trasladen desde su pueblo –que no recuerdo qué es, del que sea– a Ávila 11.328 euros.

En el año dos mil veintidós, en principio, usted pagó 10.353, y luego se reajusta –eso también lo debería de saber la Junta de Castilla y León, que cuando llegue octubre del veintitrés le va a hacer un reajuste del año dos mil veintidós– y tiene que pagar además... le dice: bueno, pues además me tiene que dar 7.855 euros de regularización. Pero en octubre del veintidós, cuando usted ya tiene perfilados sus presupuestos, sabe los ingresos que tiene, y usted dice: bueno, del transporte metropolitano, si pagué 17.000 en el veintidós, bueno, vamos a poner que 18.000 este año. Y viene el... el Consejo del Transporte Metropolitano, que forma parte la Junta de Castilla y León y la Diputación de Ávila y los ayuntamientos del Partido Popular, y le dicen a usted que tiene que sacar de sus cuentas 29.343 euros; y viene aquí a exponerlo y le dicen sus compañeros: no, hombre, no, es que la Junta ya... la Junta ya paga, la Junta ya compensa y la Junta ya colabora. Esto es lo que pasa. ¿Qué le explicaría usted a sus vecinos? O paga los 29.000 euros, o sus vecinos no se pueden... no pueden usar el transporte.

Pero es que, además, como usted va a tener que pagar 12.000 euros más que el año anterior, ¿de dónde lo va a quitar? ¿De barrer las calles?, ¿de no abrir la biblioteca cinco días a la semana, sino solo tres?, ¿de no reponer las papeleras?, ¿o de las farolas que se fundan? Pues mire, pues fundidas se quedan porque no tengo dinero para pagarlo. ¿De dónde lo va a sacar?

Es que el transporte metropolitano, la competencia es de la Junta de Castilla y León. Es que los ayuntamientos ya colaboran con una parte de una competencia que es de la Junta de Castilla y León.

Y mire, como yo me imaginaba que ustedes iban a decir que ya la Junta bonificaba hasta el 35 % y que bonifica el 100 % el transporte a la demanda, yo, para no basarme en otro municipio, ya le digo, me voy a basar en el que yo vivo, en Monterrubio de Armuña. En Monterrubio de Armuña vivimos 1.300 personas y estamos a 7 kilómetros de... de Salamanca. Tenemos el transporte metropolitano, que podemos usarlo una hora al día... cada hora –perdón–, no una hora al día, la frecuencia es cada hora. Con lo cual, lo puedes utilizar para ir al trabajo, para ir al hospital, para ir al... a la universidad. Vale. Pero dice la Junta: no, pero es que yo le pongo a usted el transporte a la demanda 100 % gratuito.



Pues mire, señora Ranedo, el transporte a la demanda en Monterrubio de Armuña sale los martes, los martes, solo los martes, a las once y doce de la mañana, y regresa de Salamanca a Monterrubio –que además te deja en Garrido Norte; que, bueno, ustedes no conocerán Salamanca, pues es un extremo de la ciudad– a... vuelve a las trece veintiocho. Dime qué hago yo, que trabajo de ocho a tres, por ejemplo –me pongo yo–, o... no sé, o mi padre, que tiene la consulta del médico a las nueve de la mañana, o el... o el universitario que entra a las nueve a la universidad y sale a la una y media, con su 100 % del transporte a la demanda. Nada, nada, no podemos hacer nada.

Que me parece perfecto que exista la bonificación del 100 % del transporte a la demanda, pero, por favor, no lo argumenten aquí; no lo argumenten, porque no sirve, no sirve absolutamente de nada, y ustedes lo saben. Entiendo que políticamente pues les viene muy bien para que usted diga: mire, la Junta bonifica al 35 % el metropolitano, el 100 % del transporte a la demanda. Pero es que de los 1.300 que vivimos en Monterrubio... bueno, yo no estoy a esas horas en Monterrubio, pero a lo mejor voy a ir un día a las once y doce a ver los martes cuántos usuarios del transporte a la demanda hay. Pregúntelo usted ahora mismo: ¿cuántos usuarios del transporte a la demanda hay de Monterrubio a Garrido Norte en el año dos mil veintidós? A ver, seamos serios, seamos serios. Claro que pido una aportación extraordinaria, pues claro.

Y luego, señor Carrera, le voy a explicar algo, porque si usted se fija en la fecha de la proposición no de ley, sellada el veintitrés de noviembre del dos mil veintidós, dígame usted qué porcentaje de bonificación tenía la Junta de Castilla y León para el transporte metropolitano. Cero por ciento. ¿Cómo no vamos a pedir que se reponga el 15, si no había nada? No me diga usted: no entiendo que venga usted pidiendo el 15, si ya hay el 20. Es que no lo había, es que no... *[Murmullos]*. Bueno, pero vamos a hablar todos con propiedad, vamos a hablar todos con propiedad.

¿Y por qué está bonificando la Junta de Castilla y León el 20 %?, ¿por qué? Porque el Gobierno de España le ha obligado. Porque, si no, los castellanos y leoneses no tendríamos la bonificación del 30 %. Cuando no les obligó, ¿qué bonificó la Junta de Castilla y León? Cero, cero por ciento.

Y luego, señora Ranedo, otro error que también me sorprende –que usted es del Partido Popular y sostiene a la Junta de Castilla y León... al Partido Popular, que sostiene a la Junta de Castilla y León–: es que la Junta sí ha recibido el 30 % del Gobierno de España, es que lo ha recibido. Y precisamente, además, y concretamente el veintidós de diciembre, el veintidós de diciembre del dos mil veintidós, 1,2 millones de euros para financiar el 30 % del transporte metropolitano.

No mientan ¿No quieren apoyar la... la proposición no de ley? Bueno, pues ya nos encargaremos el Partido Socialista de decirle... de decirles a los ciudadanos de Salamanca que el Partido Popular y Vox no quieren apoyar la aportación extraordinaria a los municipios. Es más, si ustedes ya quedaron en evidencia. Vox no, porque, afortunadamente, no gobierna en ningún municipio en Salamanca, pero el Partido Popular sí. Y es que, cuando la concesionaria –y le repito– en la propuesta que hace es subir las tarifas, es que ustedes se abstienen.

O sea, usted, señor Beltrán, como alcalde de su pueblo, va a una reunión del transporte metropolitano, dice que le va a subir el precio de los billetes del autobús en el que viajan sus... sus vecinos, ¿y usted se abstiene? ¿Y le parece correcto que la concesionaria haga esa propuesta y usted, en defensa de sus vecinos, se abstiene?



Pues mire, yo he sido alcaldesa y... y mi enfoque de apoyo a los vecinos es muy diferente. De hecho, cuando esta moción se ha llevado a diez ayuntamientos, en los únicos dos en los que no ha salido adelante es donde gobierna en mayoría el Partido Popular. Este es el apoyo del Partido Popular a las salmantinas, a los salmantinos, a las castellanas, a los castellanos, a las leonesas y a los leoneses. En sus manos está apoyarlo o no apoyarlo. El déficit existe.

Y permítame un segundo. Sí que pediría, porque como el... el portavoz de Vox, el señor Carrera, ha dicho que no apoya el segundo punto, porque lo tiene muy claro. Bueno, pues se puede pedir... pediría la votación por separada para ver qué punto apoyan, si el de la aportación extraordinaria o el de la bonificación del 15.

Y les voy a dar el dato para que vean que... yo creo que los datos, como decía la portavoz de UPL-Soria ¡Ya!, que son objetivos...

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

Tiene que ir terminando, señora Rubio.

**LA SEÑORA RUBIO MARTÍN:**

... y es lo que marcan: la subvención de la Junta de Castilla y León en el dos mil veinte fue de 917.000 euros; en el veintiuno, 654.000; y en el veintidós, 603.000. Reduce, baja y faltan al apoyo. Votación por separada, por favor. Muchas gracias.

### **Votación PNL/000346**

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

Muchas gracias. Como hay votación por separado, si algún miembro de otro grupo o partido quiere intervenir, está en su derecho. Si nadie quiere intervenir, sometemos el... sometemos los puntos a votación. Por lo tanto, concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley. En este caso, primero el punto... el punto 1. ¿Votos a favor? Son ocho. ¿Votos en contra? Diez. Abstenciones, cero. Por lo tanto, el punto número 1 quedaría rechazado.

El punto número dos. ¿Votos a favor? Ocho. ¿Votos en contra? Diez. Abstenciones, cero. Punto número 2 quedaría rechazado. En consecuencia, queda rechazada la proposición no de ley debatida.

Por el señor secretario se da lectura del segundo punto del orden del día.

### **PNL/000348**

**EL SECRETARIO (SEÑOR PABLOS ROMO):**

Segundo punto orden del día: **Proposición no de ley número 348, presentada por los Procuradores don José Ángel Ceña Tutor, doña Leila Vanessa García Macarrón y don Juan Antonio Palomar Sicilia, instando a la Junta de Castilla y León a que en el año dos mil veintitrés se redacte el proyecto para la construcción de una intersección a distinto nivel para acabar con la siniestralidad del cruce de las carreteras autonómicas CL-116 y SO-100; y que, una vez**



**redactado el proyecto y antes del final de la legislatura, se finalice la ejecución de la infraestructura propuesta, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 87, de dieciséis de diciembre 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, don Juan Antonio Palomar Sicilia, por un tiempo máximo de diez minutos.

#### EL SEÑOR PALOMAR SICILIA:

Sí. Gracias, presidente. Bueno días, señorías. Esta iniciativa que traemos hoy aquí a esta Cámara imagino que no le sorprende a nadie, ya que el pasado mes de noviembre le hicimos una pregunta oral en el Pleno a la señora consejera, la señora González Corral, sobre esta cuestión, sin obtener una respuesta clara al respecto. Y digo respuesta clara porque no se ve... no porque no se nos respondiera a nuestra pregunta, sino porque la respuesta era que se iba a dejar las cosas exactamente igual que estaban. Es decir, que no se iba a realizar nada sobre este punto negro de las carreteras de titularidad autonómica; un cruce donde se produce una elevada siniestralidad. Pero es que, además, los incidentes que se producen en este cruce en muchas ocasiones acaban dejando víctimas mortales.

Quisiera exponer las características de esta carretera, siendo breve. Se trata de una carretera, la CL-116, que une El Burgo de Osma, pasando por Monteagudo de la... -perdón- que une El Burgo de Osma hasta Monteagudo de las Vicarías pasando por Berlanga de Duero, Almazán y Morón de Almazán, donde en el punto kilométrico 21.5 se cruza con la SO-100, que va desde la capital soriana hasta Berlanga de Duero. Pues bien, en este cruce donde... es en este cruce donde los accidentes tienen lugar y donde me quiero detener.

Ya aportamos algunos datos al respecto y hoy voy a intentar clarificar cómo es exactamente este punto del que estamos hablando, para que todos se hagan una idea y poder así tratar el tema con la importancia y el rigor necesario para tomar una decisión informada.

Es una vía de un único carril en cada sentido, y que al llegar al cruce con la otra carretera -esto es, la SO-100- existe una glorieta partida. Respecto a esta glorieta, no es una rotonda donde tienes necesariamente que frenar la velocidad... de velocidad porque ya entras en ella, sino porque para los vehículos que circulan por la CL-116 se trata de la misma carretera en línea recta, de manera que los vehículos no se ven forzados u obligados a reducir la velocidad. Inmediatamente después de la línea recta tienes una curva. Es decir, la CL-116 es una línea recta donde no hay ningún mecanismo más allá que un cartel marcando la velocidad... que obliga a reducir la velocidad. ¿Y el resultado? Pues que los vehículos que circulan por esta carretera pasan por este punto a una velocidad elevada. Y justo superando el cruce que nos encontramos... nos encontramos con una curva en descenso, por lo que los vehículos... muchas veces son vehículos pesados, a los que se les ve... les es muy complicado frenar.

Y el resumen: pues una... una curva en bajada, con un firme bueno, con un buen ancho de carretera y en la que los camiones de hasta 40 toneladas se dejan



caer; y cuando llegan a la recta, donde se encuentran este cruce, es muy posible que se encuentren con un coche cruzando o con un vehículo adelantando, forzosamente. Así que les es materialmente imposible frenar, por ser una cuesta abajo y justo después de una curva.

Por otro lado, la carretera SO-100 es la que desemboca en esta rotonda, de manera que los coches que vienen por esta carretera entran necesariamente en ella; y a mitad de esta rotonda, una vez dentro de la misma, hay un cartel de *stop*, pero muchos conductores no frenan o se les... o les parece que no viene nadie y es cuando... cuando cruzan la recta de la CL-116 y es cuando se producen los accidentes.

Como verán, es un punto problemático y, con ello, la DGT lo tiene marcado como un punto de concentración de accidentes. Además, es una vía que soporta una importante cantidad de tráfico.

Y, por otro lado, en cuanto a las características de estos vehículos que circulan por estas vías, se calcula que el 30 % de los casi 2.000 vehículos que circulan diariamente por esta carretera CL-116 son de transporte de mercancías -vamos, vehículos de 40 toneladas-. Además, estos vehículos, sin lugar a dudas, dificultan considerablemente el tráfico, en el sentido de que son camiones voluminosos, de manera que se reduce notablemente la visibilidad tanto para los coches que van detrás de ellos como para los que vienen de cara, porque no ven si hay uno u otro vehículo detrás de estos camiones. Además, su velocidad es lenta, por lo que se produce una acumulación de tráfico, al quedarse los coches retenidos detrás de ellos por no poder adelantar con facilidad; por lo que ya tenemos el... el cóctel perfecto para que los accidentes tengan lugar en esta vía.

Resumiendo. Una carretera de un único carril, con acumulación de vehículos y con mucho tráfico pesado, donde es difícil adelantar y que, en cuanto ven una recta, se lanzan todos a intentar efectuar los adelantamientos, aumentando la velocidad; y en el medio de esta recta y de estas constantes situaciones, una rotonda partida donde llegan los vehículos de la otra carretera que la cruza; y nada más pasar este cruce, una curva para los coches que vienen en la otra dirección.

El resultado de esto es el conjunto de... de características es que los accidentes que se producen aquí nos... no solo no son constantes, sino que no han descendido con ninguna de las medidas que se han ido adoptando por parte de la Junta de Castilla y León.

En cuanto a estas medidas, recordemos las actuaciones que se han realizado. La señora González Corral, consejera de Movilidad y Transformación Digital, dijo en dos mil dieciocho -hace ya cinco años- que se había reforzado la señalización vertical y... horizontal y balizamiento mediante un cruce inteligente. Es decir, se había puesto un cartel donde te marca la velocidad, pero nada más; ninguna medida que realmente obligue a los conductores a reducir la velocidad. Debido a que esta medida dio cero resultados, los accidentes se siguieron produciendo... produciendo en la misma... con normalidad que antes.

En dos mil veinte, la Junta se vio obligada de nuevo a tener que intervenir, poniendo dos radares pedagógicos. ¿Y qué son estos radares pedagógicos? Pues un panel informativo que indica a los conductores la velocidad a la que tienen que circular y alerta si esta se supera, pero no sanciona. Es decir, de nuevo, nada que obligue a reducir la velocidad. Y el resultado: pues los accidentes se siguen produciendo con la misma frecuencia que antes.



Por todos estos motivos es por los que resulta urgente y necesario proceder a dar solución definitiva al problema que tenemos. Hay que abordar el problema e invertir en este cruce de manera urgente.

Parece ser que no lo entienden o no quieren entenderlo, porque es un tema que ya hemos expuesto en otras ocasiones, que la solución no consiste en poner carteles avisando, radares que sancionan. Porque esto no genera ningún efecto a los conductores; a las pruebas me remito. De hecho, en la misma semana, la consejera María González Corral estaba exponiendo todas estas medidas; mientras tan... mientras las exponía se produjo un accidente en este mismo punto, con el resultado de una persona fallecida.

Como decía, la solución no pasa por ir poniendo parches al asunto, sino por abordar el problema de manera integral; esto es, eliminando este tan peligroso cruce a través de la creación de una intersección a distinto nivel para acabar, de una manera por todas, con la siniestralidad que se produce en este punto. Y esta solución es para la que hemos traído hoy aquí esta PNL, y espero que ustedes la compartan.

Sí me gustaría recordar algunas palabras que mencionó, apenas hace tres meses, la señora González Corral, cuando dijo que la seguridad vial es la motivación de la misma Consejería. "Nuestro compromiso con la conservación y explotación del patrimonio viario y la seguridad vial orientan toda la programación de todas nuestras intervenciones. Un objetivo permanente marca nuestra política, y es ir reduciendo año tras año el número de accidentes que se producen en nuestras redes... en nuestra red viaria". Esto también nos lo hizo saber en la reunión mantenida con ella en el mes de diciembre.

Pues bien, si esta es, como dice, su máxima prioridad, entiendo que debe acudir a los lugares donde la siniestralidad les impide alcanzar este objetivo. Y uno de estos es... de estos lugares es la provincia de Soria, ya que tenemos los datos de siniestralidad que cuadruplican la media nacional. Repito: cuadruplicamos el número de accidentes respecto a la media nacional.

Y entiendo que también... también que uno de estos lugares concretos es el cruce que hay en Berlanga de Duero, porque los accidentes mortales que se producen aquí no han descendido. Y esta es una preocupación que comparten los vecinos de la zona, ya que así nos lo comunican. E incluso han iniciado, en algunas ocasiones, recogidas de firmas para pedir que se solucione de una vez por todas este problema, pero no han sido escuchados por parte de la Junta.

Lo cierto es que las medidas adoptadas hasta ahora no han dado ningún resultado. El problema sigue estando ahí, y lo que nos corresponde a nosotros es intentar dar una solución definitiva; y a la que nosotros proponemos... y la que nosotros proponemos creo que lo es. Por ello, esperamos poder contar con el apoyo de todos los grupos parlamentarios para que este punto negro deje de existir y que se deje de cobrar vidas mortales. Muchas gracias.

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

Muchas gracias, señor procurador. 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:**

Muchas gracias, presidente. Creo que no he circulado por la carretera que menciona, y eso que he ido muchas veces de Burgo de Osma a Almazán. Creo que no he pasado por ella, pero a lo mejor he pasado por ella; no lo sé. Pero, de cara a prepararme la intervención, sí que he buscado en internet referencias de la misma y también de las noticias que han salido en relación a ella. Y de ocho noticias que estaban relacionadas con esta... con esta carretera, cinco eran relacionadas con fallecimientos en esta carretera.

Y también he visto que en el año dos mil diecisiete se realizaron algunas inversiones para mejorar la seguridad vial de la misma; precisamente eso que... que ustedes piden hoy, y que además es algo recurrente en esta Comisión.

Y recientemente, como usted ha mencionado, la consejera de Movilidad, la señora Corral, decía en este Parlamento que la Junta, más concretamente su Consejería, llevaba trabajando concienzudamente en esta vía desde el año dos mil dieciocho, que se trata de una... una intersección -perdón- perfectamente señalada, que cumple con toda la normativa vigente y, además, cuenta con medidas adicionales. Por lo que cuenta usted, se ve que esto que se está haciendo no es suficiente.

Ya también lo ha mencionado usted, que el pasado mes de noviembre se produjo el último siniestro, que lamentablemente se saldó con una víctima mortal. Y la carretera en cuestión cuenta, además, con un tramo de concentración de accidentes, por lo que se debería intervenir de forma inmediata y contundente para mejorar la seguridad de esta vía. Porque, como vemos, la Junta dice que lleva trabajando desde dos mil dieciocho, pero lo que se está haciendo, pues, por lo visto, no está dando resultados.

Además, como bien también ha mencionado usted, los propios vecinos reclaman que de forma urgente se intervenga; vecinos que yo creo que, con razón, están preocupados, porque es la carretera que tienen que utilizar a diario para sus desplazamientos.

Ante esta situación, que yo calificaría de grave, nuestro voto será a favor de esta propuesta. Muchas gracias.

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

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

**LA SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ:**

Muchas gracias, presidente. Señorías, debatimos en esta PNL 348, que consta de dos puntos: que en la... que en el año dos mil veintitrés se realice la redacción del proyecto para la construcción de una intersección a distinto nivel para acabar con la siniestralidad del cruce de estas carreteras autonómicas, la CL-116 y la de Soria 100; y que, una vez realizado este proyecto y antes del final de la legislatura, se finalice la ejecución de la infraestructura propuesta.

Pues bien, como saben, la seguridad vial es fundamental para este Gobierno de coalición, y las actuaciones de la Junta en materia de conservación de carreteras se



centra en esta cuestión. En concreto, en esta intersección de la que ustedes hablan, se llevan ejecutando actuaciones, como ha dicho el proponente, desde el año dos mil dieciocho, a fin de mejorar las condiciones de seguridad vial mediante la implementación de señales inteligentes y con el refuerzo de la señalización, tanto vertical como horizontal, con inversiones por valor de 48.339 euros.

Del mismo modo, en el año dos mil veinte se han realizado varias intervenciones en ambas carreteras:

En la CL-116 se redujo la velocidad máxima a 70 kilómetros/hora y se instalaron radares pedagógicos con indicación de la velocidad máxima permitida. Otra cosa diferente es lo que dice el proponente, que la gente no lo respete; que ya ahí será la responsabilidad de cada conductor del vehículo.

En la Soria 100 se han realizado las siguientes actuaciones: realización de seis bandas transversales de alerta, abarcando la anchura de carril, incluidos los arcenes; instalación de la señal P-15, señalizando bandas de fresado y R-301 de velocidad máxima en las bandas correspondientes; instalaciones de dos señales de *stop* con *leds*; pintado de marcas viales en la rotonda, consistente en el cebreado con pintura acrílica; y cinco, repintado de señalización horizontal en toda la rotonda.

Es decir, hablamos de una de las intersecciones mejor señalizadas de toda la red de carreteras de nuestra región. Sin embargo, estamos totalmente convencidos de que, en caso de que estas medidas fueran insuficientes, el Gobierno de coalición de Vox y el Partido Popular valorará la realización de alguna otra actuación, en el ámbito de sus competencias y de acuerdo con la viabilidad presupuestaria del momento. Muchas gracias.

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

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

#### LA SEÑORA PELEGRINA CORTIJO:

Gracias, presidente. Las decisiones políticas que se han tomado a lo largo de todos los años de Gobiernos del Partido Popular en nuestra Comunidad tienen consecuencias. Las políticas públicas puestas en marcha por la Junta de Castilla y León relativas a las infraestructuras públicas de nuestra Comunidad, vitales para vertebrar y cohesionar el territorio, se resumen en la falta de inversión en mantenimiento y conservación de nuestras carreteras. Por eso nuestras carreteras son las peor conservadas de toda España y por eso Castilla y León es la Comunidad Autónoma con mayor déficit acumulado en conservación de carreteras del conjunto del país.

Que Castilla y León sea la Comunidad Autónoma con más kilómetros de riesgo elevados... elevado en sus carreteras; que Castilla y León sea la Comunidad Autónoma que tiene 6 de los 45 tramos de riesgo más peligrosos de todo el país; que Castilla y León sea la Comunidad Autónoma que registra el mayor incremento de la siniestralidad viaria del conjunto autonómico del país durante el año dos mil veintidós, donde los accidentes de tráfico en las carreteras de nuestra Comunidad se cobraron la vida de 136 personas, un 40 % más que en el año dos mil diecinueve, siendo la cifra más alta desde el año dos mil quince; que todas las provincias de Castilla y León, salvo León, hayan aumentado en fallecimientos en las vías; y que Soria acumule la



cifra de 14 fallecidos en dos mil veintidós, 8 más que en dos mil diecinueve –uno de ellos precisamente en este cruce en la fecha... en noviembre de dos mil veintidós–, pues evidentemente la... es obligada la pregunta: si con otras políticas públicas se podrían haber evitado.

La proposición no de ley que presenta Soria ¡Ya! tiene como objetivo dar una solución urgente a la peligrosidad del cruce de Berlanga de Duero entre las carreteras SO-100 y CL-116.

Como bien ha dicho el portavoz de Soria ¡Ya!, la consejera, en el Pleno de noviembre de dos mil veintidós, ya les dijo que era una intersección perfectamente señalizada, que cumplía con toda la normativa vigente y que, además, contaba con medidas adicionales.

Bien es cierto también que en diciembre de... de dos mil veintidós, en una visita a Soria por parte de la señora consejera, dijo que la Junta de Castilla y León era consciente de los accidentes que se habían producido en el punto de cruce... del cruce de Berlanga de Duero; y, además, seguía defendiendo que se trataba de... se trataba de uno de los cruces mejor señalizados de la provincia, tras el protocolo firmado con la DGT. Para, eso sí, acabar prometiendo que se analizarían las posibilidades para la mejora de ese cruce, con el objetivo de disminuir los accidentes, pidiendo el apoyo económico a la Subdelegación de Gobierno.

No es nuevo por parte de la Consejería y la consejera que pida apoyo económico al... al Gobierno; solo sabe pedir al Gobierno central. Y bien les recuerdo que ya aporta el Gobierno central el 40,86 % del presupuesto de Movilidad, aunque no parece ser suficiente apoyo económico para una consejera que gestiona la red de carreteras más extensa de España, el 20 % del total nacional, y que no hace ningún esfuerzo presupuestario excepcional y adicional para conservar, mantener y modernizar nuestra red viaria. Y sus excusas siempre se traducen en la falta de financiación y su esfuerzo se resume en pedir, una vez más, al Gobierno central.

Por ello, no estaría de más que, en lugar de pedir al Gobierno central, pidiera al señor Mañueco y al señor Carriedo, porque su... su presupuesto solo representa el 2,14 % del total.

Para el Partido Socialista no hay excusas que justifiquen que desde la Consejería de Movilidad y Transformación Digital no se actúe de forma urgente en el cruce de las carreteras autonómicas CL-116 y SO-100, ya que la señalización de estas vías, a tenor de la elevada siniestralidad, no ha sido suficiente para evitar los accidentes. Y la solución pasaría por suprimir ese cruce. Esa es la solución que es la que ha de buscar la Junta de Castilla y León, porque es su responsabilidad y porque son sus competencias.

Por tanto, el Grupo Parlamentario Socialista compartimos la propuesta que presenta Soria ¡Ya! y votaremos a favor. Nada más. Y muchas gracias.

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

Muchas gracias. Turno... en turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, y por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor procurador don Ricardo Gavilanes Fernández-Llamazares.

**EL SEÑOR GAVILANES FERNÁNDEZ-LLAMAZARES:**

Sí. Muchas gracias, presidente. Y buenos días a todos, señorías. Escuchando a la portavoz del Partido Socialista, sí que es cierto que tenemos que decir que Castilla y León tiene la mayor extensión de red de carreteras de toda España, Castilla y León, y que los recursos que tenemos no son ilimitados, que siempre lo decimos. Ojalá fueran ilimitados y se pudieran realizar todas las actuaciones en todas las carreteras de Castilla y León.

La seguridad vial, de todas formas, es un elemento esencial en la política en materia de carreteras de la Consejería de Movilidad, y tiene, además, como objetivo prioritario la prevención de accidentes. Y así se ha realizado, señor Palomar, con determinadas actuaciones en esta carretera.

Usted ha dicho que formuló una pregunta en el que se le respondió que no se iba a realizar absolutamente nada. Ahora le daré yo los datos donde las que se han realizado, y se valorará, lógicamente, lo que se puede realizar en esa intersección para evitar que se sigan produciendo accidentes.

En su firme apuesta, la Consejería programa actuaciones específicas, tales como la implantación de la señalización vertical y horizontal, balizamiento y defensas, acondicionamiento de las travesías, reordenación de los accesos, acondicionamientos de intersecciones, y presta especial atención a los tramos de concentración de accidentes. Además, se ha consolidado la ejecución de actuaciones que se están mostrando muy eficaces, como adecuación de márgenes, calmado del tráfico, reductores de velocidad, señalización de rutas frecuentadas por ciclistas, etcétera.

En cuanto a las actuaciones realizadas –y ahora entro en el fondo del asunto– en la intersección entre las carreteras CL-116 y Soria 100, hay que señalar que se trata de una glorieta –que ya lo ha dicho usted– partida, que tiene una intensidad media diaria de circulación de, aproximadamente, 1.895 y 648 vehículos, respectivamente; y que la velocidad máxima permitida en la vía principal, que es la CL-116, es de 90 kilómetros por hora. Los vehículos que circulan por la Soria 100 tienen, obligatoriamente, que detenerse porque tienen un *stop*, como ha manifestado usted.

Y es preciso, además, poner de relieve que en estas dos carreteras no ha existido un incremento de tráfico, sino que se ha producido, además, un descenso, en torno a un 10 y un 20... y un 20 %, en dicha carretera.

En esta intersección se viene trabajando desde el año dos mil dieciocho, a fin de mejorar las condiciones de seguridad vial mediante implantación de señalización inteligente, que también lo ha indicado.

La anterior Consejería de Fomento y Medio Ambiente firmó un convenio marco de colaboración con la Jefatura Central de Tráfico, el diecisiete de octubre del dos mil dieciséis, para programar actuaciones coordinadas para el fomento y consecución de las carreteras autoexplicativas y el impulso de acciones informativas, técnicas, entre otras actuaciones a realizar. Y, en colaboración con la Dirección General de Tráfico, en dos mil dieciocho se instalaron esos cruces inteligentes en nuestra red de carreteras, en las intersecciones que presentaban mayor siniestralidad, como es la que nos ocupa.

Estos cruces avisan, mediante una señal luminosa, a los... a los conductores que transitan por la vía principal de la presencia de un vehículo que se aproxima a la intersección por la vía secundaria. Y uno de ellos también se instaló en esta CL-116 con el cruce de Soria 100.



Y, además, la Consejería, con el... con el objetivo de reforzar la señalización existente, en dos mil veinte realizó varias intervenciones en las dos carreteras. Mire, en la 116, en la CL-116, se redujo la velocidad a 70 kilómetros por hora y se instalaron carteles con radar y de velocidad máxima permitida. Se llevaron a cabo en esa carretera la instalación de dos señales de limitación de velocidad a 70 kilómetros, instalación de dos carteles formados por radar pedagógico y señal de limitación, instalación de dos señales de fin de prohibiciones y reubicación del cartel de preaviso de intersecciones existentes. Y en la Soria 100 -como ha manifestado la portavoz del Grupo Vox- se realizaron seis bandas transversales -pusieron- de alerta, abarcando la anchura del carril, incluidos en los arcones. Se instaló la señal P-15, señalizando bandas de fresado y la R-301 de velocidad máxima, otras dos señales de *stop*, pintado de marcas viales. Por lo tanto, sí que se han realizado actuaciones en esta intersección.

De lo expuesto, además, hay que decir que es la intersección mejor señalizada de toda Castilla y León, que cuenta, además, con medidas adicionales y que cumple la normativa.

No vamos a aceptar su proposición no de ley, si bien, señor Palomar, de los resultados que se vayan derivando con las actuaciones que se han implementado en esta glorieta, se realizará, lógicamente, un estudio y se valorará la necesidad de seguir realizando actuaciones complementarias en esta glorieta para evitar accidentes. Nada más. Y muchas gracias.

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

Muchas gracias. Para cerrar el debate y fijar el texto definitivo de la resolución que propone, tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos, don Juan Antonio Palomar Sicilia.

#### EL SEÑOR PALOMAR SICILIA:

Sí. Gracias, presidente. Bueno, voy a ir por orden de intervención. Agradecer al señor Pascual su apoyo. Gracias, muchas gracias por... por su apoyo. Y, bueno, si no ha pasado por esa carretera, aquí tengo unas imágenes que se... [*el orador muestra una imagen*] que se sacaron ayer mismamente de... de ese cruce. Bueno, vemos la carretera que termina en curva y el cruce de la otra carretera. (No sé si se ve bien).

Tenemos dos radares pedagógicos, como dicen; sí, efectivamente. La mejor señalizada de Castilla y León; bueno, bien, perfecto. [*El orador muestra unas imágenes*]. Este es uno de ellos, que te avisa que hay un vehículo en el cruce de la SO-100; y el siguiente, que te marca la velocidad de 70 kilómetros por hora -como nos decía-, y si sobrepasas esa velocidad, pues salta, salta la... Pero simplemente salta el indicativo de que ha pasado la velocidad. Y esta es la rotonda, que se ve un poco más pequeña, pero aquí se ve la C... CL-116 y la SO-20, y donde se ve que los coches tienen que... tienen que hacer un *stop*.

Bueno, pues bien, esta es... para poner un poco en contexto la... la carretera de la que estamos hablando, el cruce del que estamos hablando.

Y bueno, agradecer también al Partido Socialista. Imagino que será voto a favor, por lo que han expuesto. Creo que... que, bueno, aparte es el alcalde de... de Berlanga de Duero, sí que hace... que es del Partido Socialista, es de su partido, el señor Jesús Barcones. Hace apenas dos meses sí que... sí que dijo que ese cruce sí



que estaba bien señalizado. Y es cierto. Si nosotros no decimos que esté mal señalado, claro que está bien señalado. Ha dicho que es el mejor de Castilla y León que está señalado. Perfecto. Pero lo que decimos es que no es suficiente, no es suficiente con eso. Y es lo que el alcalde de... de Berlanga de Duero venía a decir. Lo que pedía este alcalde es el soterramiento o una elevación de uno de los pasos de esta... de esta carretera, que es lo que nosotros también pedimos, y se quitaría... se solucionaría el problema. Y esto, como digo, ya se le trasladó también a... a la consejera en... en la reunión que se tuvo en el mes de diciembre; tuvimos una reunión con ella y se le trasladó también este problema.

Nosotros, como digo, no es que no estemos... o sea, que no nos parezca bien que... que esté señalado como está señalado. Nos parece correcto, pero que hay que ir más allá. No nos podemos quedar en dos... en dos radares pedagógicos, porque eso no... no evita los accidentes, como he expuesto, y se siguen produciendo. Y como ha dicho el señor Pascual, si entras en internet, lo que te sale de ese cruce son los accidentes que se producen ahí; no sale otra cosa.

Bueno, a la señora de Vox, a la señora Calvo, bueno, decirle que una inversión de 40... 48.000 euros, un poco más, bueno, pues lo que le digo: me parece muy bien que se hagan esas inversiones y si no... no lo dudamos. Pero eso no quita que la gente que sí que respeta esas velocidades, esos cruces, sí que se tenga algún cacique, algún... alguna persona que no... que no lo respete y se... y se tenga un accidente. Simplemente porque una persona no lo ha respetado, sea... Yo, por ejemplo, que suelo ir mucho a Berlanga -por cierto, un pueblo muy bonito, con un castillo recién... recién restaurado; invito a todos a que lo visiten- y, como digo, yo puedo ir a ese cruce y hacer las cosas bien, pero si viene una persona que no lo respeta, seguramente, pues yo tenga... tenga el accidente y no he tenido culpa... no he tenido culpa ninguna.

Bueno, yo lo... lo que... le pongo un ejemplo: como sabemos que no se puede beber, como sabemos que hay que respetar las velocidades, ¿qué hacemos? Pues no hacemos pruebas de alcohol, no ponemos radares o... Como sabemos que hay que respetarlas, pues que no se haga nada de esto. Entonces, pues bueno, aquí será... será una selva. Haremos lo que queramos los ciudadanos, ¿no?

Y en cuanto al Partido Popular, pues bueno, le vuelvo a repetir: no decimos que no esté mal señalizada este cruce, sino que se vaya más allá. De verdad, nos lo piden... lo piden los ciudadanos que... los ciudadanos que hemos estado hablando con ellos. Como he dicho, se han recogido firmas, y no se les escucha desde la Junta de Castilla y León. Hagan caso a los ciudadanos que están pasando por ese cruce todos los días, hagan el favor.

¿Los recursos limitados? Bien, son... claro que son limitados, pero es que esos recursos limitados para la provincia de Soria siguen desde hace cuarenta años siendo limitados. Entonces, vamos a ver si... si de una vez por todas se... se deciden a hacer algo por la provincia.

Bueno, como digo, las señalizaciones en otras... no bastan. Los accidentes se siguen produciendo. Como digo, los accidentes, los fallecidos siguen produciéndose. Y en la pregunta de... que se hizo en el Pleno sí se expusieron los accidentes que... que hay en esta carretera. Y bueno, es que ha tenido que venir hasta... hasta vehículos... el helicóptero medicalizado de la Comunidad de Madrid, ha tenido que venir hasta ese cruce, por la gravedad del siniestro. Con lo cual, bueno, yo creo que... que se lo tendría... se lo tiene que plantear la Junta de Castilla y León.



Y bueno, sobre los plazos, bueno, yo creo que son unos plazos razonables, que yo creo que, bueno, que podían... que podían... no sé, podíamos llegar a una solución para una propuesta de resolución. Si no les parece justo esos plazos, bueno, podemos proponer otros plazos. Pero bueno, nosotros estamos abiertos a escucharles. Bueno, parece ser que... que se cierran en... en que está bien señalado y nada más. No quieren ir más allá.

Bueno, pues... pues nosotros, como digo, interesados en escucharles para llegar a... a ponerle solución a este cruce, que ya lo hemos... lo estamos intentando con esa pregunta que se hizo en Pleno, con esa reunión con la consejera y hoy trayéndola aquí... hoy trayéndola aquí a esta... a esta Comisión.

Bueno, insisto que no es un... no es una obra de gran calado, no es el canal de La Mancha o la autovía del Duero, que llevamos treinta años con ella; es simplemente un cruce de dos carreteras.

Pues esperando que recapaciten y, bueno, como digo, abiertos a escucharles y para llegar a un... a una solución para este cruce de... de la carretera de... que une Berlanga de Duero con... con Soria. Muchas gracias.

### Votación PNL/000348

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

Muchas gracias. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley. ¿Votos a favor? Ocho. ¿Votos en contra? Diez. Abstenciones, no hay. El resultado de la votación sería: ocho votos a favor, diez votos en contra, cero abstenciones. En consecuencia, queda rechazada la proposición no de ley debatida.

Por la señora vicepresidenta se procederá a la lectura del tercer punto del orden del día.

### PNL/000361

#### LA VICEPRESIDENTA (SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ):

Tercer punto del orden del día: **Proposición no de ley, PNL 361, presentada por los Procuradores doña Alicia Gallego González, don José Ramón García Fernández y don Luis Mariano Santo Reyero, instando a la Junta de Castilla y León a iniciar los trámites en el año dos mil tres para construir la variante de Zafrón en la carretera CL-517, 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, hoy traemos a esta... a estas Cámaras a debate y votación, en su caso, la proposición no de ley de la variante de Zafrón en la



carretera autonómica 517. Y es que, efectivamente, está ubicada en el municipio de Doñinos de Ledesma. La localidad de Zafrón se sitúa en plena ruta de la carretera autonómica 517, que lleva desde Salamanca a Portugal a través de La Fregeneda; siendo, asimismo, esta carretera la principal vía de acceso al noroeste salmantino, uniendo la ciudad de Salamanca con localidades como Vitigudino o Lumbrales.

En el caso concreto de Zafrón, se trata de una localidad que es atravesada mediante una travesía de la carretera 517, y albergando esta localidad 29 habitantes, censados en el año dos mil veintidós, según el último dato oficial recogido sobre Zafrón en el padrón continuo de unidad de población, publicado por el Instituto Nacional de Estadística, y con una media de edad avanzada; característica que es general al conjunto de la tierra de Ledesma, en la que se ubica Zafrón.

Este escaso nivel de población no implica, sin embargo, que Zafrón, cuya fundación se remonta al siglo X, impulsada por el rey Ramiro II de León, alberga atractivos más que interesantes, más allá del bello entorno en que se ubica, junto a una ribera, como es el hecho de que posee un dolmen junto al casco urbano o una pequeña pero interesante iglesia, la de San Juan, que tiene la peculiaridad de poseer su parte trasera más alta que la espadaña; cosa poco habitual en este tipo de edificaciones.

En este aspecto, cabe recordar, en lo que concierne al dolmen de... de Zafrón, que este no está señalizado en la carretera 517, aun y cuando está recogido el mismo dentro del Catálogo de Bienes Protegidos de la Comunidad en la parte relativa a yacimientos arqueológicos. No obstante, esa es otra cuestión distinta a esta proposición no de ley, que llevaremos a la Comisión correspondiente para que sea puesto en valor este patrimonio.

Y es que, volviendo sobre el caso que nos ocupa, desde la Unión del Pueblo Leonés hemos de recordar que el Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008-2020 recogía, en sus páginas 163 y 182, la construcción de la variante de población de Zafrón en la carretera 517, para la que se estimaba una inversión de 5.000.000 de euros, y que tendría una longitud de 2,5 kilómetros, si atendemos a lo recorrido... a lo recogido en dicho plan, con una sección tipo 7/10.

La variante de Zafrón era una de las nueve variantes de población que tenía previsto realizar la Junta en esta carretera, en la 517; si bien ninguna de ellas fue ejecutada, tras plantear diversos municipios del trazado su posición por considerar que perjudicaría a los negocios ubicadas... ubicados junto a dicha carretera en su paso por esas localidades.

En este aspecto, no debemos olvidar que localidades como Golpejas, Villarmayor, Villaseco de los Gamitos, Villar de Peralonso, Vitigudino, Lumbrales o La Fregeneda poseen junto a la carretera 517 diversos negocios que fijan población en estos municipios, tales como restaurantes, bares, panaderías, tiendas de productos de la tierra o gasolineras, entre otros. Unos negocios que podrían verse gravemente afectados por la realización de las variantes en sus localidades, hasta el punto de que podría acabar derivando en el cierre de parte de estos negocios, por la caída de clientes que, presumiblemente, implicaría las variantes de población.

Sin embargo, en el caso de... de Zafrón es distinto al de las localidades indicadas, dado que en esta... en este municipio la población no tiene negocios junto a la carretera, por lo que la construcción de la variante de Zafrón no acarrearía efectos negativos en cuanto al probable impacto negativo sobre los negocios existentes en torno a la carretera en las... en las localidades que atraviesa, al no ser su caso.



Por otro lado, la construcción de la variante de Zafrón sí tiene diversos efectos positivos, y es que si... con ella se reducirían los tiempos de acceso al oeste de la provincia salmantina, a través de la carretera 517.

Tanto o más importante es que con esta variante, además, se reduciría la peligrosidad en el trayecto, pues no hay que olvidar que la travesía de Zafrón se da en una curva bastante pronunciada y con una visibilidad que deja bastante que desear. De este modo, y con la construcción de la variante de la población de Zafrón, se reduciría el peligro en la travesía en curva de dicha localidad y sin causar perjuicios a los negocios locales. Se reducirían, además, los tiempos del trayecto con Salamanca desde La Ramajería, El Abadengo, la Tierra de Vitigudino o la ribera en Los Arribes, sin tener efectos negativos para la economía de ningún municipio.

Por ello, reiteramos, desde la Unión del Pueblo Leonés, esta proposición no de ley, que consideramos beneficiosa y necesaria para el noroeste de la provincia de Salamanca. Y de ahí esta propuesta de resolución que planteamos: “Que las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a iniciar los trámites en el dos mil veintitrés para construir la variante de Zafrón en la carretera 517”.

Es decir, lo que traemos realmente es esta... en esta proposición es que se inicie lo que ya se planteaba en el Plan Regional de Carreteras; que, efectivamente, se busca seguridad vial, se busca agilizar, bueno, pues todo lo que son los tiempos de recorrido. Se daría una salida digna hacia Portugal y también para los municipios de esta zona, sin que haya un perjuicio económico -que yo creo que era otro de los objetivos que buscaban con el plan regional-, además de vertebrar; es decir, que no generara ningún tipo de... de problema económico a aquellos municipios que pudieran tener una actividad económica en carretera y que, por lo tanto, al desviarse, pudieran resultar perjudicados. Y de esta manera se daría, además, visibilidad a un municipio que tiene un patrimonio ciertamente atractivo, que posibilitaría su conocimiento y su difusión.

Por lo tanto, y buscando el consenso y el apoyo de los distintos grupos de... que forman pues estas Cámaras, lo que hacemos es solicitar esta iniciativa y, en su caso, su apoyo para su ejecución. Muchas gracias, presidente.

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

Muchas gracias. En turno de fijación de... 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. Pues bueno, solo resaltar, como usted ha mencionado, la importancia de la seguridad y el impacto económico que pueden tener las carreteras, la vida que dan a los pueblos por los que discurren. Y es verdad que hay localidades que se han quedado prácticamente sin vida cuando se ha construido una autovía y todo el tráfico se ha desviado. Todos conocemos casos de este tipo, pueblos que tenían varios restaurantes, tiendas o numerosos negocios, que vivían gracias a la carretera.

Pero más allá de... de esto que le comento, hay que tener en cuenta los efectos negativos de esta gran afluencia de tráfico por el centro de los pueblos, y es precisamente el aumento de accidentes y el riesgo para los viandantes lo que ocasiona ese aumento de tráfico.



Las variantes de población tienen el objetivo de desviar el tráfico de los cascos urbanos y de los centros de los pueblos y ciudades, mejorando de ese modo la seguridad vial y reduciendo significativamente el número y la gravedad de los accidentes. Y, además, como explican ustedes en su propuesta, tiene un impacto negativo en las localidades afectadas. Son las dos caras de una misma moneda, que hay que tener en cuenta, efectivamente.

Pero bien, teniendo en cuenta esto, en base a la mejora de la seguridad y que, tras haber escuchado su intervención, consideramos adecuada su propuesta de construir una variante en la localidad de Zafrón, puesto que, por un lado, aumentaría la seguridad y, según ha comentado usted, no tendría impacto económico en... en la zona. Entonces, nuestro voto será a favor. Muchas gracias.

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

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

#### LA SEÑORA SUÁREZ VILLAGRÀ:

Muchas gracias, presidente. Como saben, el pasado diecinueve de octubre de dos mil veintidós, en esta misma Comisión, se debatió otra PNL, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, que incluía precisamente la licitación inmediata de la variante de Zafrón.

Esa PNL fue aprobada por unanimidad de todos los grupos, con una propuesta alternativa a la que se presentó, que decía que durante la redacción del nuevo Plan Autonómico Sectorial de Carreteras se procediera a analizar las necesidades en la carretera CL-517 y que se incluyera la actuación de dicha carretera... que dicha carretera precisara.

En esa carretera, como se dijo, se habían producido diversas actuaciones sobre el firme y se acordó que la Consejería de Movilidad y Transformación Digital analizaría las necesidades de la CL-517, y concretamente la posible necesidad de construir una variante de Zafrón; aunque para ello es necesario analizar varios parámetros, como son los índices de calidad de las mismas, el volumen de tráfico, la población y el número de accidentes registrados en los últimos años en ellas, todo ello a fin de determinar si este tipo de intervención ha de ser considerada como prioritaria o no.

Y ese ha sido el compromiso de este equipo de Gobierno: dar prioridad a todo aquello que mejore las comunicaciones para que sean más cómodas y seguras. Por lo tanto, en eso está la Consejería en este momento, en valorar la prioridad o no de... de esta actuación. Y nada más. Gracias.

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

Muchas gracias. 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:

Sí. Gracias, señor presidente. Voy a ser muy breve. Lo ha dicho la persona que me ha antecedido en la palabra, la portavoz de Vox en este punto. El Grupo



Parlamentario Socialista trajo a esta Comisión, el diecinueve de octubre, una iniciativa relativa a cumplir aquello que el Plan Sectorial de Carreteras, que finalizó en el año dos mil veinte, no había ejecutado en la CL-517. Llegamos a un acuerdo, porque nos parece que es una vía muy importante, y nos sorprendió sobremanera que, a pesar de ese acuerdo, hoy se debata esta PNL.

Nuestro grupo es coherente: si defendíamos el diecinueve de octubre que había que hacer la variante de población en Zafrón, hoy lo seguimos defendiendo. Por tanto, si la portavoz de UPL va a mantener el texto, nosotros votaremos a favor.

Tan solo un par de consideraciones que creo que son importantes hacer, por aquello del rigor. Ha explicado que la variante de población ayudaría a conocer mejor el municipio; parece más razonable que se conozca mejor el municipio si no se saca la carretera del mismo. Y la segunda cuestión -es una deformación profesional-: no creo que llegue la longitud de la carretera, atravesando Zafrón, a 200 metros; una variante de población de 200 metros, que tendrá una distancia mucho mayor que esos 200 metros, no creo que ayude a reducir el tiempo de desplazamiento -lo digo por aquello del rigor-.

En cualquier caso, nuestro grupo lo propuso el diecinueve con otras más. Consideramos, como usted, que, junto con Cerralbo, pudieran ser los más razonables; dependiendo del tipo de negocios, podría haber o no una incidencia mayor en la economía de los municipios. Si ustedes van a mantener el texto, nosotros votaremos a favor, porque ya lo solicitamos en su momento.

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

Muchas gracias. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, y por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor procurador don Ramiro Felipe Ruiz Medrano.

#### EL SEÑOR RUIZ MEDRANO:

Muchas gracias, señor presidente. Buenos días, señorías. Como se ha dicho ya en alguna de las intervenciones que me han precedido en el uso de la palabra, fue ese diecinueve de octubre de dos mil veintidós -esto es, no hace más... no hace aún ni cinco meses- cuando tuvimos la oportunidad de debatir una iniciativa en esta Comisión, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista y en la boca del... del señor Pablos Romo.

Y es verdad que esa proposición no de ley era más ambiciosa a la que hoy nos ocupa, y se pretendía pues algo similar a lo que hoy estamos aquí debatiendo, pero mucho más reducido, que es la proposición no de ley que surge de esta iniciativa del Grupo Parlamentario UPL-Soria ¡Ya!, y que con... más concretamente, pues firman los señores procuradores García Fernández, Santos Reyero y la señora procuradora la señora Gallego González, que es quien ha hecho uso de la palabra en su intervención para defenderla.

Es cierto, como digo, que la anterior PNL era mucho más amplia, pues abarcaba un mayor número de actuaciones en cuanto a la construcción de variantes, así como también una actuación pues de mayor envergadura.



Y también yo creo que hay que reconocer que la buena voluntad de todos y, sobre todo, la disposición de todos los grupos políticos, del proponente y del resto de los grupos políticos, posibilitó pues un acuerdo para aprobar un nuevo texto que satisficiera a todos; y yo creo que eso se consiguió. Y el texto pues ya ha sido leído por la compañera del Grupo Parlamentario Vox, que reza así: “Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla León a que, durante la redacción del nuevo plan autonómico de carreteras, se proceda a analizar las necesidades actuales en la carretera CL-517 y se incluya con carácter prioritario la actuación que dicha carretera precise”.

En este texto acordado ya figura, por supuesto, también la variante de... de Zafrón, en cuya actuación ya se empezó a trabajar con un estudio informativo previo años atrás, y que hubo de detenerse su tramitación debido pues a la situación económica que se vivió y se sufrió en España y, por supuesto, también en Castilla y León.

También creo que es conocido, pues se ha argumentado en varias ocasiones en esta misma Comisión, hoy mismo, que el nuevo instrumento de planificación de la red viaria, es decir, el Plan Autonómico de Carreteras 2023-2034, donde se están analizando las diversas necesidades que tienen los 11.500 kilómetros de carretera, se va a atender, según el acuerdo adoptado, las circunstancias, las necesidades de la carretera 517, incluido, por tanto, la variante de Zafrón.

El estudio, en su conjunto, que se está realizando, como digo, tiene, como es obvio cualquiera... otra obra, pues la modernización de la red autonómica, un análisis del trazado, la longitud de la obra a acometer, la situación actual del mismo, ver el volumen de tráfico que soporta, el número de accidentes habidos, la población afectada, la situación económica que eso conlleva, etcétera, etcétera, etcétera. Todo ello, con ese fin de determinar si estamos a una... ante una actuación denominada prioritaria y de actuación inminente.

Creo que se ha debatido suficientemente este asunto y, como hemos visto, existe un acuerdo reciente, muy reciente, de hace cinco meses, y que este acuerdo, acordado por todos los grupos parlamentarios, pues conlleva también la inclusión de la variante de Zafrón. Por lo tanto, desde el Grupo Parlamentario Popular entendemos que lo que procede es dar cumplimiento a ese acuerdo, respetando la voluntad política aquí manifestada. Y que, desde luego, nosotros no dudamos que eso es lo que se está haciendo dentro de la Consejería de Movilidad y Transformación Digital, que se van a analizar las necesidades de la carretera y que, en el caso que nos ocupa, la posible necesidad de construcción de la variante de Zafrón.

Estamos ante una carretera importante, como se ha dicho, por el desarrollo económico y social; y, por supuesto, como son todas las vías, lo más importante es la seguridad de las personas, ¿no?, y la propia Consejería pues garantiza esa conservación, a través de distintas líneas de actuación.

Y yo finalizo, pues, anunciando que el Grupo Popular, por los argumentos expuestos, va a votar no a la PNL debatida. Muchas gracias.

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

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

**LA SEÑORA GALLEGO GONZÁLEZ:**

Gracias, presidente. Bueno, pues agradecer al señor Pascual pues este apoyo. Efectivamente, nosotros traemos esta proposición no de ley porque nos centramos en esta variante, que es la que menos problemas generaría a la actividad económica, puesto que no tiene ningún... ningún negocio en la carretera. Con lo cual, esos problemas que muchas veces se generan por estas variantes de población pues no existe. Aparte de la seguridad, que, sobre todo, es esencial en un mantenimiento correcto de las vías de comunicación como sistemas de... de vertebración, y, sobre todo, para evitar o reducir en todo lo posible la siniestralidad que se produce en las carreteras, muchas veces por el mal estado de las mismas. Con lo cual, bueno, pues agradezco el apoyo que se ha hecho hacia la proposición no de ley presentada.

Por parte de... del representante del partido... del Partido Socialista, bueno, pues efectivamente, sí que se debatió esa proposición, pero nosotros lo queríamos centrar en esta en concreto, debido a... a que en el resto sí que había habido esos problemas constantes en cuanto a los perjuicios económicos que se le podrían causar a los negocios de la zona. Y nosotros seguimos reivindicando que, bueno, pues como necesario que este Plan Regional de Carreteras y esa voluntad política pues hay que mantenerla activa, porque estamos con un plan de... caducado, podemos decir, dos mil ocho-dos mil veinte, en el que, efectivamente, creo que en el dos mil veintiuno se hablaba de la inminencia en la aprobación del Plan 23-34 por parte del anterior consejero responsable de este área, y seguimos todavía a la expectativa de su aprobación.

Es decir, el tiempo pasa, las necesidades se mantienen y las soluciones no llegan. Con lo cual, tampoco veo ningún obstáculo para seguir manteniendo o defendiendo aquellas, bueno, pues necesidades que vemos más factibles de realizar ante la falta de... de perjuicios que se generaría como consecuencia de una solución inminente en la variante planteada.

Hombre, sí que se mejora en tiempo, porque el sacarlo del centro pasa de... de la conducción de 30, 40 o 50, dependiendo de los kilómetros por hora a los que se le permitirían, a 90 kilómetros por hora, que sería la velocidad máxima en este tipo de vías.

Pero sin entrar... no sé, creo que... no sé cuál es el rigor al que se... al que se venía a indicar en cuanto a la proposición no de ley, porque, efectivamente, nosotros lo que nos centrábamos, sobre todo, es la necesidad de sacar esta variante para dar una solución a un problema, que es el que... el que se ha mostrado; que no es el mismo que el resto de las otro... de las otro ocho variantes que se discutían en cuanto a los perjuicios económicos, pero que, efectivamente, nosotros mantenemos en el tiempo.

Con respecto a... al tema que nos plantea el Partido Popular y Vox, en cuanto a ese estudio, pues yo vuelvo otra vez a insistir en lo que he dicho antes. Es que... es que es verdad que la... las Comisiones aprueban una serie de proposiciones para su... para que se inste a los órganos competentes, pero parece que el caminar es bastante lento; es bastante lento en cuanto al... en cuanto al instrumento necesario con ese plan regional, en cuanto a las prioridades, en cuanto a las ejecuciones y en cuanto a las soluciones.

Con lo cual, bueno, pues en nuestra obligación está el seguir insistiendo en aquello que consideramos prioritario y consideramos necesario de buscar una solución. Porque, efectivamente, no sé si esto es ambicioso o ha quedado reducido a la proposición, pero



sigue habiendo una necesidad; y, por lo tanto, cuando hay una necesidad, yo creo que cualquier calificativo pues... pues puede ser discutido. Pero lo de ambicioso, depende a quién se le pregunte, ¿no? Si se le pregunta, a lo mejor, a los vecinos de la zona, pues es lo suficientemente ambicioso para que se saque y se ejecute.

Con lo cual, no comparto esos argumentos de que se está trabajando, porque en el dos mil quince ya se decía; o el propio Plan Regional 2008-2020 decía que en el quince tendrían que ser estudiadas esas prioridades para que tuvieran una efectividad, finalizado el plan regional en el que estamos todavía actuando. Cómo es verdad que, de forma constante, cuando llega o se acercan los períodos electorales, vuelvo a insistir en el... creo que fue en septiembre del dos mil veintiuno, el anterior consejero decía que ya el próximo año -o sea, en el veintidós- se... sacaría a información pública al nuevo Plan Regional de Carreteras 23-34. Estamos casi a mediados del veintitrés y no hay esa efectividad. Con lo cual, todos esos objetivos que... que se busca con esa planificación y esa... esa determinación pues... pues carece todavía de... de una solución.

Por lo tanto, sigo insistiendo en que las proposiciones que nosotros hemos planteado, la proposición y, en su caso, la propuesta de resolución la vamos a mantener, que es que se inicien los trámites en el dos mil veintitrés para construir la variante de Zafrón en la carretera 517, por los motivos antes expuestos y, sobre todo, en la búsqueda de soluciones y sin demoras en el tiempo que perjudiquen realmente a los afectados por esta vía. Muchas gracias. Y buscando el conseguir el apoyo a la proposición no de ley.

### Votación PNL/000361

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

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

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

### PNL/000377

#### LA VICEPRESIDENTA (SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ):

Cuarto punto del orden del día: Cuarto... **Proposición no de ley, PNL 377, presentada por los Procuradores don Fernando Pablos Romo, doña Rosa María Rubio Martín, don José Luis Ceba Álvarez y doña Laura Pelegrina Cortijo, instando a la Junta de Castilla y León a adoptar las decisiones que sean necesarias para renovar, a la mayor brevedad posible, el firme de la carretera Salamanca 105, entre Peñaranda de Bracamonte y el límite de la provincia de... de Ávila, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 108, de nueve de febrero 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, don Fernando Pablos Romo, por un tiempo máximo de diez minutos.

**EL SEÑOR PABLOS ROMO:**

Gracias, señor presidente. No es difícil de defender esta iniciativa. De hecho, escuchaba antes al señor Ruiz Medrano –a quien sabe que personalmente le tengo mucho aprecio– decir que fueron las limitaciones presupuestarias las que impidieron la ejecución del Plan de Carreteras 2008-2020. Cuando hemos escuchado a procuradores de los grupos que sustentan al Gobierno de la Junta explicar por qué incumplían algunas de las actuaciones previstas y que eran requeridas por el resto de los grupos en esta Comisión, siempre se decía que se centraron en dos cosas: en la seguridad vial y en el mantenimiento de las carreteras.

Pues es objetivo que el mantenimiento de las carreteras no ha llegado –en la provincia de Salamanca, porque en el caso de la provincia de Ávila está algo mejor que lo que está en la provincia de Salamanca– a esta carretera –que no sé si lo van a ver bien; tenía que haberlo visto de otra manera–. *[El orador muestra una imagen]*. Este es el estado de esta carretera, un estado absolutamente lamentable. Y es una carretera importante; una carretera que en la comarca de Peñaranda une tres municipios, en el caso de Salamanca; también algunos de Ávila. En el caso de Ávila, se puede unir con Diego Álvaro, San Miguel de Serrezuela o Pascualcobo.

Pero en el caso de Salamanca, une Peñaranda con Macotera. Es el municipio más importante del este de esta comarca, tiene en torno a 1.000 habitantes –creo que el último padrón eran 999; es uno de los que ha perdido población–, una importante actividad comercial. Une con Santiago de la Puebla, que tiene, aproximadamente, 350 habitantes, y con Alaraz, más de 460.

Es una carretera transitada, desde el punto de vista de la comparativa con otras carreteras autonómicas, puede ser que menos. Pero esa actividad y el hecho de que el núcleo central de la comarca, el que más acumula en estos momentos actividad, sea Peñaranda de Bracamonte, hace que lo sea. Y el estado en el que está no es un estado que garantice la seguridad vial, y, desde luego, lo que muestra es que no ha habido el mantenimiento. Por tanto, las razones por las cuales los grupos que sustentan a la Junta en otras ocasiones no han aceptado iniciativas, en este caso no valen, porque en este caso es objetivo que la carretera requiere que se haya una... haga una renovación de firme inmediata.

Lo que han hecho habitualmente son parcheos; que ese parcheo lo que ha tenido como consecuencia es que en poco tiempo las condiciones climatológicas variaban y la carretera volvía a estar en un estado de deterioro como el actual.

No es complicado lo que estamos planteando. Digamos que el nivel de tránsito es importante, pero las distancias no son grandes. Hay, aproximadamente, 11 kilómetros desde Peñaranda hasta Macotera, 14 hasta Santiago de la Puebla, 20 hasta Alaraz. Por tanto, hay muchísima fluidez en los vecinos a la hora de utilizarla; aparte que la carretera se utiliza también por algún tipo de vehículos agrícolas; en los dos últimos municipios tienen una actividad agrícola relevante.

Pedimos algo tan sencillo como lo siguiente, que esperemos contar con el apoyo de todos los grupos, y es que instemos a la Junta de Castilla y León a adoptar las decisiones que sean necesarias para renovar, a la mayor brevedad posible –fíjese que somos generosos, no ponemos ni siquiera en el año dos mil veintitrés–, el firme de la carretera SA-105 entre Peñaranda de Bracamonte y el límite de la provincia de Ávila.



Sin más, y esperando contar con el apoyo de todos los grupos, esta es la primera intervención de nuestro grupo.

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

Muchas gracias. 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. Pues, señor Pablos, poco más que decir de esta propuesta. Está claro que el firme de dicha carretera necesita –esta sí que la... la conozco, más que la de... la de Soria– de forma urgente una intervención, y que lo que se ha hecho hasta ahora, como bien ha dicho usted, es parchear.

Es obligación, creo yo, de la Junta de Castilla y León mantener en perfecto estado las carreteras de titularidad autonómica, como en el caso que nos ocupa. Soy consciente de que estas intervenciones conllevan importantes inversiones económicas, pero estamos hablando de una carretera que es una vía de comunicación entre los municipios por los que discurre y conecta, como bien ha comentado usted, además, con las localidades vecinas de la provincia de Ávila; que sí que soy consciente que están un poco mejor que... que esas carreteras.

Y como dice, los trabajos de bacheo que se han realizado son simplemente un parche que no soluciona el problema real al que, día tras día, se enfrentan los conductores que transitan por ellas. Y son estos mismos conductores los que reclaman mejoras urgentes que solucionen el problema de forma definitiva. Y se han referido incluso al estado de la carretera como de una auténtica pesadilla.

Yo creo que esos trabajos que la Junta tiene pensado realizar, pero más a largo plazo, deberían ponerse en marcha cuanto antes, porque, si la carretera ya está en un estado pésimo, con el paso del tiempo, la situación se va a agravar todavía más, y al final acabaremos lamentándolo todos. Así que, sin más, nuestro voto será a favor de su propuesta. Muchas gracias.

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

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

#### LA SEÑORA GALLEGO GONZÁLEZ:

Gracias, presidente. Pues, efectivamente, pues es otro ejemplo, ¿no?, de cómo están las carreteras en esta Comunidad Autónoma. Lo triste es que, bueno, pues en un estado tan lamentable –yo también he visto las fotos– en que se encuentran las vías, la solución que se adopta por parte de los responsables pues sea un simple parcheado de los mismos, en los que, bueno, pues la seguridad pues no existe, cuando lo que se califica por parte de los usuarios es que, a raíz de esos parcheados, pues es una auténtica pesadilla, como ha dicho el anterior ponente. Y que, además, aprovechan pues esos días soleados y sin lluvia, se ha intervenido en esa parte del tramo que se encuentra peor, pero que todo ello es claramente insuficiente ante la situación que se genera cuando hay heladas, ¿no?



Como, además, estas carreteras pues... pues lo que hacen es comunicar pues... o son zonas de conexión con pueblos de la provincia, tanto de Ávila como toda la zona donde se acude para realizar esas compras, esas gestiones, y que, efectivamente, pues está, como califican también los usuarios, como camino de cabras. Es decir, con lo cual –creo que así lo recoge la prensa, ¿no?–, los afectados consideran que... que, en todo caso, este estado es lamentable, que una actuación tiene que ser un poco más ambiciosa, aquí sí, porque también ellos califican, los usuarios de estas vías, en los que sufren pues daños en sus vehículos (en los amortiguadores, en los neumáticos, en los parabrisas), según recogen en declaraciones públicas. Por lo tanto, tiene que haber quejas en este sentido recogidas como tal.

Con lo cual, la imagen que se da de... de la gestión que se realiza por parte de los responsables pues parece que no queda muy bien, ¿no?, en esas prioridades que antes se decía que eran las que marcaban las actuaciones de la Junta. Como además parece como que, teniendo un presupuesto tan... tan amplio, pues estas cosas tan necesarias, no se actúe de forma inmediata, evitando la peligrosidad, la siniestralidad y, sobre todo, esos daños materiales que denuncian los propios usuarios de las vías.

Además de pues todo lo que es el objetivo de ese plan regional, que es esa vertebración, esas soluciones o esas comunicaciones, tanto desde un punto de vista social, económico, pues quedan claramente anuladas, puesto que nadie va por un camino de cabras, como consideran aquí los usuarios de estas vías.

Por todo ello, yo creo que, bueno, es razonable. Y la... la pena, un poco, es que en esas actuaciones prioritarias y en esa obligación de... de conservar lo que cada uno tiene –que en este caso es titularidad autonómica–, no se actúe pues a instancia propia o no se actúe de oficio, sin necesidad de que tengan que ser pues o los ayuntamientos o, en este caso, a través de estas vías, las que se tenga que poner de manifiesto la situación pues que sufren los ciudadanos.

Con lo cual, poco más que decir, puesto que también, igual que los datos objetivos que reflejan las estadísticas, las fotos también son bastante relevantes de cómo se encuentra el estado de las mismas. Añadiendo simplemente pues que, efectivamente, el tiempo no acompaña muchas veces y la situación en que se encuentran perjudica gravemente las comunicaciones entre los municipios.

Así que nuestro apoyo va a ser favorable hacia la propuesta presentada por el Partido Socialista. Gracias.

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

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

#### LA SEÑORA SUÁREZ VILLAGRÀ:

Muchas gracias, presidente. Respecto a la SA-105, es una carretera que soporta un tráfico de 800 vehículos al día, con un porcentaje de vehículos pesados del 6 %, según los resultados recogidos en la Memoria del Plan Regional de Afors de dos mil veintiuno de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente.



Y este incremento del tráfico pesado produce, como es lógico, una serie de problemas en el firme, como son la rodera, las fisuras y los agrietamientos propios del desgaste. A esto hay que sumar que ha habido un incremento de tráfico pesado por el paso de camiones y de maquinaria de las obras de construcción de caminos, de concentración parcelaria, de regadíos y por la instalación de nuevas plantas de tratamiento de áridos en las proximidades de Peñaranda de Bracamonte.

Aunque es cierto que la carretera está muy parcheada y no compromete a la seguridad vial, crea un malestar entre los usuarios de esta vía por producir problemas en los vehículos, como es en los neumáticos, y como muy bien ha explicado la... la señora Gallego.

Debido a este deterioro y los desperfectos que ha sufrido la carretera en este último año, sobre todo en la parte que une Peñaranda y Macotera, la Consejería considera que es necesaria una actuación de refuerzo; y, de hecho, en el mes de febrero ya se ha encargado el estudio para la redacción de dos proyectos de refuerzo y renovación del firme en sus 23 kilómetros de longitud.

Como saben, este tipo de actuaciones requieren de unos pasos -que ya nos gustaría que fueran los menos posibles-, y se procede... -perdón- y mientras se redacten los proyectos y se procede a su programación presupuestaria y ejecución, nos consta que la Consejería continuará garantizando la conservación ordinaria de toda la carretera y se realizarán las intervenciones que sean necesarias, como son los bacheos, reposición de la señalización y balizamiento, limpieza de cunetas, márgenes, etcétera. Y nada más que añadir. Gracias.

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

Muchas gracias. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, y por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor procurador don David Beltrán Martín.

#### EL SEÑOR BELTRÁN MARTÍN:

Muchas gracias, presidente. Señorías, se ha puesto aquí de manifiesto por el propio proponente pues que es una carretera de alta intensidad de tráfico y que se ha procedido ya a parchear los importantes baches existentes. De hecho, las fotos que muestra están parcheados esos... esos baches que existían.

Lo más importante aquí que se ha dicho, yo creo, aparte de que el firme es verdad que presenta desperfectos superficiales -y lo ha dicho la señora Suárez-, en muchos casos por ser tráfico pesado, que se ha visto incrementado por esas plantas de áridos que se han instalado nuevas, lo más importante aquí es que se está haciendo un trabajo de conservación; pero lo principalmente es que se ha dictado... por la Consejería de Movilidad y Transformación Digital, se han hecho las... se ha dictado las órdenes de estudio para la redacción de dos proyectos de refuerzo y renovación del firme en esos 23 kilómetros de longitud en esa comarca de Peñaranda con el límite de la provincia de Ávila, y se va a proceder a realizar una inversión de más de 4.000.000 de euros, más de 4.000.000 de euros.

Por ejemplo, en el... P. K. 0 -por decirlo de alguna forma- al 10, 1.800.000 euros, y eso ya está en marcha, y, como bien ha dicho, tiene su trámite y su... y su procedimiento. Y del P. K. 10 al 23, aproximadamente, pues 2.250.000 euros. ¿Esto que quiere



decir? Que la Consejería de Movilidad es consciente de la problemática, que la Consejería de Movilidad es consciente de los desperfectos superficiales, que la Consejería de Movilidad es... es consciente de que, mientras, tiene que hacer esos bacheos, esa reposición de señalización y balizamiento, esa limpieza de cunetas y márgenes y mejorar esa seguridad. Porque, en el fondo, la seguridad de la carretera está garantizada, porque no es una... no es una carretera con alta siniestralidad en absoluto, gracias... gracias a Dios, por decirlo de una forma.

Pero cuando hablamos también de... de poner un foco siempre negativo a lo que hace la Junta de Castilla y León, que además tiene la mayor extensión de la red de carreteras de España, como se ha dicho en otros puntos de esta proposición en... en esta Comisión, pues tenemos que entender también que esta Comunidad, se podría decir al resto de procuradores, es una Comunidad total y absolutamente infrafinanciada por el Gobierno de España. Bueno, ya no es que no solo esté infrafinanciada y no tenga en cuenta su singularidad, sino que no para de atacar el Gobierno de España a nuestra Comunidad, que es Castilla y León.

Entonces, lo que hay que hacer es tener en cuenta esa extensión de nuestra Comunidad, lo que hay que hacer es tener en cuenta nuestra población envejecida, nuestra dispersión, y hay que financiarla muchísimo mejor para que estas cosas no se den.

Pero lo importante, vuelvo a decirlo, que la Consejería de Movilidad y Transformación Digital ha estimado que es necesaria la realización de una actuación de refuerzo, por un valor de más de 4.000.000 de euros. Y lo dictaminó el pasado mes de febrero. Sin más, muchas gracias.

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

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

#### EL SEÑOR PABLOS ROMO:

Gracias, señor presidente. Deduzco que todos vamos a votar a favor. Por lo tanto, estamos muy satisfechos de lo que aquí se ha planteado. Lo deduzco porque nosotros pedimos que, a la mayor brevedad posible, el firme de la carretera se renueve, y nos han dicho que lo van a hacer. Por lo tanto, si lo van a hacer, votarán a favor.

Lo dicen también, por cierto, los grupos que apoyan al Gobierno de la Junta, que lo han decidido en febrero. Fíjense la satisfacción del Grupo Socialista, que registró esta iniciativa el dieciocho de enero. Por tanto, el hecho de que con posterioridad a esta iniciativa se adopte esa decisión, para nuestro grupo también genera satisfacción y traslada lo que nos importa en política: la utilidad; poner de manifiesto problemas para que se puedan resolver.

Quiero agradecer especialmente al señor Pascual Muñoz, que conoce la carretera perfectamente, mejor que quien habla, y a la señora Gallego González, que ha puesto el hincapié en algo que no lo hice yo en la primera intervención -lo han hecho otros grupos, y también es verdad-, y es las consecuencias negativas para los vehículos del estado en el cual está esta carretera, y que es una de las denuncias principales por parte de los diferentes usuarios de la misma.



Solo me queda añadir una cuestión más, convencido de que van a votar a favor todos los grupos –lo contrario, después de sus intervenciones, sería, cuanto menos, sorprendente–, y es hablar de infrautilización quien renuncia por motivos ideológicos, desde el punto de vista fiscal, a millones de euros en el impuesto de sucesiones, cuanto menos, chirría. Cada cual sabrá lo que uno puede plantear. Se renuncia a ingresar decenas de millones de euros y se dice que estamos infrafinanciados. Estamos de acuerdo en que estemos infrafinanciados; por tanto, no perdamos ingresos razonables, como, por ejemplo, que quienes tengan, hereden más de 1.000.000 de euros por cabeza...

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

Por favor, céntrese en el punto, por favor. Céntrese en el punto.

**EL SEÑOR PABLOS ROMO:**

... puedan aportar. Y ese es nuestro planteamiento al respecto. Y muy agradecidos, esperemos –porque la sorpresa sería la contraria, no han anunciado el voto–, al voto favorable de todos los grupos.

### **Votación PNL/000377**

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

Muchas gracias. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley. ¿Votos a favor? Ocho. ¿Votos en contra? Diez. Abstenciones, ninguna. En consecuencia, queda rechazada la proposición no de ley.

Se levanta la sesión, siendo las doce y veintinueve. Gracias.

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