



COMISIÓN DE MOVILIDAD Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL

PRESIDENCIA DON EMILIO JOSÉ BERZOSA PEÑA

Sesión celebrada el día 21 de junio de 2023, en Valladolid

ORDEN DEL DÍA

1. Proposición no de ley, PNL/000481, presentada por los Procuradores D. José Ignacio Martín Benito, Dña. Ana Sánchez Hernández, Dña. María Inmaculada García Rioja y Dña. Laura Pelegrina Cortijo, instando a la Junta de Castilla y León a que a lo largo de 2023 comiencen las obras de la variante de San Martín de Valderaduey (Zamora), correspondiente a la carretera CL-612, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 134, de 13 de abril de 2023.
2. Proposición no de ley, PNL/000540, presentada por los Procuradores D. Javier Campos de la Fuente, Dña. Nuria Rubio García, D. Diego Moreno Castrillo, Dña. Yolanda Sacristán Rodríguez y Dña. Laura Pelegrina Cortijo, instando a la Junta de Castilla y León a realizar un estudio conjunto, por parte de la Diputación de León y de la Junta de Castilla y León, sobre el estado de mantenimiento y conservación de la carretera LE-7311; igualmente, instando a la Junta de Castilla y León a, en base al informe referido en el punto anterior, promover un convenio de colaboración plurianual entre la Diputación de León y la Consejería de Movilidad y Transformación Digital de la Junta de Castilla y León para poder dejar la carretera LE-7311 en un estado de uso adecuado a las necesidades y estándares de circulación de tráfico actuales, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 156, de 1 de junio de 2023.
3. Proposición no de ley, PNL/000543, presentada por los Procuradores D. Eugenio Miguel Hernández Alcojor, Dña. María Soraya Blázquez Domínguez y Dña. Laura Pelegrina Cortijo, instando a la Junta de Castilla y León para que desde la Consejería de Movilidad y Transformación Digital se estudie y se emita informe sobre la posibilidad de modificar las rotondas ubicadas en los pp. kk. 80 y 84 de la CL-501, pasando a ser cerradas, así como establecer reductores de velocidad y aumentar la señalización de los cruces peligrosos como el ubicado en el p. k. 81,20, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 156, de 1 de junio de 2023.



4. Proposición no de ley, PNL/000497, presentada por los Procuradores Dña. Rosa María Rubio Martín, Dña. Laura Pelegrina Cortijo, D. Fernando Pablos Romo y D. Juan Luis Cepa Álvarez, instando a la Junta de Castilla y León a que dote una partida presupuestaria suficiente y adecuada para proceder al arreglo y reparación del firme, antes del 30 de septiembre del 2023, de la carretera SA-605, entre los puntos kilométricos 4 y 6, a su paso por San Cristóbal de la Cuesta, Salamanca, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 134, de 13 de abril de 2023.

SUMARIO

| | <u>Páginas</u> |
|---|----------------|
| Se inicia la sesión a las diez horas treinta minutos. | 8948 |
| El presidente, Sr. Berzosa Peña, abre la sesión. | 8948 |
| Intervención del procurador Sr. Gavilanes Fernández-Llamazares (Grupo Socialista) para comunicar sustituciones. | 8948 |
| Intervención de la procuradora Sra. Suárez Villagrà (Grupo VOX Castilla y León) para comunicar sustituciones. | 8948 |
| Primer punto del orden del día. PNL/000481. | |
| El secretario, Sr. Pablos Romo, da lectura al primer punto del orden del día. | 8948 |
| Intervención del procurador Sr. Martín Benito (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley. | 8948 |
| En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pascual Muñoz (Grupo Mixto). | 8950 |
| En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Gallego González (Grupo UPL-SORIA ¡YA!). | 8950 |
| En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Carrera Noriega (Grupo VOX Castilla y León). | 8952 |
| En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Beltrán Martín (Grupo Popular). | 8953 |
| Intervención del procurador Sr. Martín Benito (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo. | 8954 |
| El presidente, Sr. Berzosa Peña, somete a votación, en los términos fijados por su proponente, la proposición no de ley número 481. Es rechazada. | 8956 |
| Segundo punto del orden del día. PNL/000540. | |
| El secretario, Sr. Pablos Romo, da lectura al segundo punto del orden del día. | 8956 |
| Intervención del procurador Sr. Campos de la Fuente (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley. | 8957 |



| | <u>Páginas</u> |
|---|----------------|
| En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pascual Muñoz (Grupo Mixto). | 8958 |
| En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Gallego González (Grupo UPL-SORIA ¡YA!). | 8959 |
| En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Suárez Arca (Grupo VOX Castilla y León). | 8961 |
| En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Coelho Luna (Grupo Popular). | 8962 |
| Intervención del procurador Sr. Campos de la Fuente (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo. | 8964 |
| El presidente, Sr. Berzosa Peña, somete a votación, en los términos fijados por su proponente, la proposición no de ley número 540. Es rechazada. | 8966 |
| Tercer punto del orden del día. PNL/000543. | |
| El secretario, Sr. Pablos Romo, da lectura al tercer punto del orden del día. | 8966 |
| Intervención del procurador Sr. Hernández Alcojor (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley. | 8966 |
| En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pascual Muñoz (Grupo Mixto). | 8969 |
| En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Gallego González (Grupo UPL-SORIA ¡YA!). | 8970 |
| En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Suárez Villagrà (Grupo VOX Castilla y León). | 8971 |
| En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Gavilanes Fernández-Llamazares (Grupo Popular). | 8972 |
| Intervención del procurador Sr. Hernández Alcojor (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo. | 8974 |
| El presidente, Sr. Berzosa Peña, somete a votación, en los términos fijados por su proponente, la proposición no de ley número 543. Es rechazada. | 8975 |
| Cuarto punto del orden del día. PNL/000497. | |
| El secretario, Sr. Pablos Romo, da lectura al cuarto punto del orden del día. | 8975 |
| Intervención de la procuradora Sra. Rubio Martín (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley. | 8976 |
| En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pascual Muñoz (Grupo Mixto). | 8977 |
| En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Gallego González (Grupo UPL-SORIA ¡YA!). | 8978 |



| | <u>Páginas</u> |
|---|----------------|
| En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Suárez Villagrá (Grupo VOX Castilla y León). | 8978 |
| En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Ruiz Medrano (Grupo Popular). | 8979 |
| Intervención de la procuradora Sra. Rubio Martín (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo. | 8980 |
| El presidente, Sr. Berzosa Peña, somete a votación, en los términos fijados por su proponente, la proposición no de ley número 497. Es rechazada. | 8982 |
| El presidente, Sr. Berzosa Peña, levanta la sesión. | 8982 |
| Se levanta la sesión a las doce horas treinta y tres minutos. | 8982 |



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

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Buenos días a todos. Se abre la sesión. ¿Los grupos parlamentarios tienen que comunicar alguna sustitución? ¿Partido Popular?

EL SEÑOR GAVILANES FERNÁNDEZ-LLAMAZARES:

Sí. Buenas tardes, presidente. María del Carmen Sánchez Bellota sustituye a Mercedes Cofreces Martín.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

¿Vox?

LA SEÑORA SUÁREZ VILLAGRÁ:

Sí. Miguel Suárez Arca sustituye a María Luisa Calvo Enríquez.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. Por el señor secretario se da lectura al primer punto del orden del día.

PNL/000481

EL SECRETARIO (SEÑOR PABLOS ROMO):

Gracias, señor presidente. Primer punto del orden del día: **Proposición no de ley número 481, presentada por los Procuradores don José Ignacio Martín Benito, doña Ana Sánchez Hernández, doña María Inmaculada García Rioja y doña Laura Pelegrina Cortijo, instando a la Junta de Castilla y León a que a lo largo de dos mil veintitrés comiencen las obras de la variante de San Martín de Valderaduey (Zamora), correspondientes a la carretera CL-612, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 134, de trece de abril de dos mil veintitrés.**

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

EL SEÑOR MARTÍN BENITO:

Muchas gracias, señor presidente. Buenos días. Por quinta vez consecutiva –y que sirva de precedente para futuras propuestas de resolución– traemos una proposición no de ley relacionada con las variantes de las carreteras autonómicas no ejecutadas por la Junta de Castilla y León en la provincia de Zamora.



Me exime del debate el volver a hacer una historia de todo ello; pero, no obstante, sí quisiera hacer algunas puntualizaciones sobre esta variante de San Martín de Valderaduey que traemos hoy a esta Comisión. Ya les digo que es la quinta, pero que es intención de este grupo seguir insistiendo en las otras diez variantes que están todavía por construir, a pesar de las promesas incumplidas del partido de la... de las promesas: del PP; que yo casi lo llamaría "Partido de las Promesas" más que Partido Popular. El "PPI" podría ser "el Partido de las Promesas Incumplidas". Si alguno de ustedes quiere trasladarlo a los altos mandos, pues a lo mejor podrían ustedes triunfar con esa nueva refundación de su partido; al menos aquí, en Castilla y León.

Pero bueno, hablando ya en serio y sin frivolizar, porque creo que el asunto requiere que pongamos un poquito de cordura en estas propuestas incumplidas, ¿no?, no sé si conocen sus señorías -entiendo que algunos sí- la Tierra de Campos, la carretera que une Villalpando con Zamora, que atraviesa, solamente salir de Villalpando, Villárdiga, San Martín de Valderaduey... bueno, Cañizo, Castronuevo... ya hemos hablado de ello.

Esta variante en concreto tiene una historia curiosa. Una variante que se propuso finalmente de varios estudios que se hicieron, tendría una longitud de dos kilómetros y medio, y en el Plan de Carreteras Autonómico 2008-2020 se contemplaba una inversión de 5.000.000 de euros. Pero la historia se remonta mucho antes de dos mil seis, estamos hablando ya... esto, nos estamos acercando a los... a los 20 años. En marzo de dos mil seis -por lo tanto, los precedentes son anteriores- sacó a información pública el estudio informativo de la variante en cuestión a su paso por San Martín de Valderaduey y de Cañizo.

Y digo que es anterior la historia de esta variante porque ambos tramos, el de Cañizo y el de San Martín, que traemos hoy a esta Comisión estaban incluidos ya en el Plan de Carreteras 2002-2007. Por eso le decía yo que se acercaba a los 20 años. Bueno, si estaba contemplando en el Plan 2002, es que ya supera los 20 años. La inversión global para los dos tramos, que iban conjuntos, entonces era de 3,2 millones de euros. Y precisamente el tramo de San Martín se contemplaba entonces, entonces, en aquel plan de carreteras -que creo que era el segundo-, 2.000.000 de euros. Como no se hizo, hubo que esperar el tercer plan de carreteras -que tampoco se ha hecho- y los 2.000.000 se convirtieron, por arte de birlibirloque, en 5.000.000 de euros.

Se estudiaron tres alternativas que partían a 450 metros al noroeste de la localidad de Villárdiga. Y los Ayuntamientos de Villárdiga y de San Martín hicieron alegaciones. Finalmente, la Junta de Castilla y León se decantó por la alternativa número 3 del estudio informativo para esta variante. El acuerdo se publicó en el Boletín Oficial de Castilla y León el veintiuno de noviembre de dos mil siete. Y los Ayuntamientos recurrieron -concretamente, el de San Martín- con fecha veintiuno de diciembre -que se había publicado en las Cortes- hizo sus correspondientes alegaciones; y, en este caso, llegó también a proponer un recurso de reposición, que fue desestimado por la Junta en dos mil nueve, en julio de dos mil nueve. También el de Villárdiga hizo alegaciones.

Bueno, la... la variante de San Martín, como les digo, pues sigue una... sigue siendo una de las asignaturas pendientes de las muchas asignaturas pendientes que tiene la Junta de Castilla y León del "PPI" con la provincia de Zamora. Y por eso



nosotros seguimos insistiendo en que es necesario que se construya esa carretera y comiencen las obras de la variante de San Martín.

Me temo cual va a ser la respuesta, casi la adivino; porque ya han tenido ustedes oportunidad de manifestarse en otras variantes de esta misma carretera. Por lo tanto, pues esperaré sus argumentos, tanto de Vox como de... -iba a decir el Grupo de Ciudadanos, perdón- el Grupo del Partido Popular. ¿En qué estaría yo pensando? Nada más. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias, señoría. En un 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, seguimos viendo que el Plan Autonómico de Carreteras 2008-2020 centra gran parte de los debates de esta Comisión, y los reiterados incumplimientos de dicho plan hacen que cada 15 días debatamos sobre una nueva variante. Y como las demás ocasiones mi voto ha sido a favor de este tipo de propuestas, porque creo que, más allá de los argumentos en contra del Partido Popular y de Vox, debe prevalecer la seguridad para los ciudadanos, pues mi voto hoy también va a ser a favor.

Ya ha explicado muy bien el proponente los antecedentes, las circunstancias de esta variante de población de San Martín de Valderaduey, con lo cual, yo no voy a decir nada más. Simplemente, me llama la atención que, habiéndose sacado a información pública el estudio de esta variante en el año dos mil seis y estando incluida en el Plan de Carreteras -como comentaba- 2002-2007, y que tenía hasta presupuesto -si no me equivoco, ha comentado que 2.000.000 de euros-, pues siga sin hacerse nada al respecto.

Creo que se está hablando de una obra necesaria, que mejoraría la circulación y la seguridad en el pueblo. Por ello, no encuentro motivos para votar en contra. Nada más. Y muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias, señoría. 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. Buenos días, señorías. Pues, efectivamente, pues, como ya se ha dicho en la exposición, es reiterativa esta... esta proposición no de ley, debida a la falta de ejecución de la misma. Y, en todo caso, parece que ya desde hace 20 años se acreditaba su necesidad, puesto que así lo recogía, efectivamente, el Plan Regional de Carreteras 2002-2007, con una inversión en ese momento de 3,2 millones de euros y con un objeto claro, que era dar seguridad; puesto que parece que toda obra que se recogía era con una finalidad clara de seguridad y de viabilidad en cuanto a



dar, bueno, pues lo que se pedía en ese momento, que era criterios generales, como garantizar una geometría del trazado adecuado de la carretera, que fueran 7 metros de ancho, arcenes pavimentados de un metro, bermas de 0,5, es decir, y resolver con ello pues esas conexiones de la nueva carretera con las travesías actuales a las carreteras ya existentes y garantizar dichos accesos.

Parece que, efectivamente, pues había ya pasado pues esa información pública y esa declaración de impacto ambiental.

¿Que se estudiaron distintas alternativas? Efectivamente. ¿Que se buscó la más adecuada? Pero que el paso del tiempo, y siempre buscando pues alguna justificación que diera lugar a su inexecución, puesto que 20 años es demasiado tiempo para no dar solución a un problema real y evidente, como es el que se ha mostrado aquí, que es un claro ejemplo más de lo que es una dejación en cuanto a la solución de los problemas existentes en materia de seguridad vial.

Y no podemos excusarnos en que tiene una red de carreteras amplísimas debido a que esta Comunidad es muy amplia y un largo etc., puesto que esta Comunidad es la que ustedes han querido que sea; y que, bueno, pues las soluciones a los ciudadanos en base a la realidad existente. Con lo cual, los presupuestos siempre tienen que ser en atención a lo que existe para dar una solución adecuada, y no buscar excusas ante la realidad que todos conocemos y que, bueno, pues día a día soportamos, con carreteras muchas veces deterioradas, que se han calificado como... bueno, no es el caso este, pero que en el siguiente pues se ha calificado muchas veces como un camino de cabras.

Dicho esto, nuestro... nuestro apoyo, que no sé si llevará a algún sitio, puesto que la reiteración parece que no es la... la solución muchas veces hacia la... la toma de consideración que hace quien nos gobierna. Pero, indudablemente, creo que el que gobierna tiene que... que ponerse manos a la obra y ejecutar aquellas cuestiones que se consideran esenciales, y que en esta Comisión sobre todo afecta a la seguridad vial, y, al mismo tiempo, pues esa fijación de población y a todo lo que de forma reiterada se viene diciendo pues Comisión por... tras Comisión de que, si no hay vías de comunicación adecuadas, si no se atiende realmente las necesidades de estos municipios más pequeños, lo que genera realmente es una despoblación y ciudadanos de segunda.

Y es que, efectivamente, pues la propia Junta reconoce que ni una sola de las 15 variantes se han ejecutado, que en la provincia de Zamora pues son una tercera parte; y un largo etc. Con lo cual, demuestra, bueno, pues la falta de atención a la... a la provincia de Zamora, a la región leonesa y, en extensión, por lo que traemos o lo que vemos Comisión tras Comisión, muchas veces a las necesidades reales; y en materia de seguridad todavía con el agravante que ello supone.

Así que nuestro apoyo hacia esta proposición no de ley, bueno, por lo sensato que siempre supone el atender pues necesidades y cuestiones en materia de seguridad vial. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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



EL SEÑOR CARRERA NORIEGA:

Pues muchas gracias, señor presidente. Bueno, pues, efectivamente, dentro de lo que es la reiteración de peticiones a que nos tiene acostumbrado últimamente el Partido Socialista, o Grupo Socialista, pues hoy nos trae otra propuesta acerca de iniciar unas variantes... una variante... o la variante de San Martín de Valderaduey antes de finalizar el año dos mil veintitrés.

Bueno, pues bien, en esto ya hay un antecedente de una pregunta escrita que ya realizó el Grupo Socialista, ¿verdad?, hace algún tiempo, en el que se les informó sobre la no ejecución de las variantes previstas en el... en el plan por motivos económicos. En aquel momento pues se estaba en plena crisis económica, y no era posible la realización de las variantes; de hecho, todos recordarán lo que ocurrió en aquel año dos mil ocho y a partir de ese año.

Es curioso, porque en los antecedentes que cita el señor Martín Benito... no empieza esto en el año dos mil seis; de hecho, empieza el veintitrés de febrero de dos mil cinco, cuando la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras dicta la Orden de estudio de Martín... de San Martín de Valderaduey; es decir, empieza un poco antes. Es cierto que lleva mucho tiempo, lleva mucho tiempo esto, desde el dos mil cinco, y supongo... y supongo que antes también; efectivamente, supongo que antes.

Pero claro, después de los diferentes estudios que se hacen en dos mil seis, dos mil siete, se incluye la construcción de la variante en el Plan de Carreteras 2008-2020. Y, como les decía antes, surge un factor que nadie podía prever, y es, el dos mil ocho, la aparición de la crisis económica, que se continúa hasta prácticamente el año dos mil doce, ¿verdad? Dos mil doce-dos mil trece, bueno, es igual.

Lo que sí es cierto es que en ese momento la Junta de Castilla y León se ve obligada a elegir qué tipo de inversiones son las que tiene que realizar como consecuencia de los recortes presupuestarios a los que todas las Administraciones se vieron obligadas. Con lo cual, pues en ese momento no se vio procedente realizar esa variante; si bien sí se acometieron -como ustedes saben perfectamente- todo lo que eran las obras de acondicionamiento, lo que son las obras de conservación y de mantenimiento de las carreteras, hasta el punto de que en este momento podemos decir que más del 80 % de la red de carreteras autonómica está perfectamente conservada. Sí es cierto que a mí me podrán decir "hay un 20 % que no lo está". Cierto es. Pero bueno, el 80 %, vamos a ver el vaso medio lleno, que es una forma de ver las cosas.

Ya saben ustedes también que actualmente está en redacción el actual Plan Regional de Carreteras, en el cual, en función de las disposiciones... de las prioridades que se marquen dentro del plan y de las disponibilidades presupuestarias, pues incluirá aquello que la Consejería de Movilidad considere a través de ese plan como prioritario para la mejora de la red vial de Castilla y León.

Y luego hay una cosa que también es chocante en cuanto a lo que dicen ustedes en su proposición, que es que las obras comiencen en el año dos mil veintitrés. Yo me imagino que esto lo dicen un poco pues para hacer un brindis al sol y decir: "bueno, pues, venga, que empiecen en el dos mil veintitrés que...". Ya saben que eso, aunque quisieran, aunque se quisiera, no sería posible, porque hay que cumplir con una serie de trámites, hay que cumplir con una serie de plazos que exige la



normativa, y que, desde luego, impide que en el año dos mil veintitrés se pudiera iniciar una obra de esa magnitud. Por lo tanto, entiendo que la propuesta de inicio, la del dos mil veintitrés, conoedor como es usted, señor Martín Benito, de las necesidades técnicas que requiere un proyecto de estas características, lo hace únicamente a los efectos de presionar en su propuesta.

De todas maneras, como usted bien decía, y antes hablaba usted de que se equivocaba con Ciudadanos, quizás porque ya preveía el futuro como otro procurador que suele venir en ese lugar, pues entonces debe de ser que ya sabe usted que... o ya sabía usted que no íbamos a apoyar esta proposición no de ley. Por tanto, nuestra posición queda fijada en ese... en ese sentido. Muchas 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, cierto es lo que ha dicho el señor Martín Benito: que hemos debatido mucho, mucho –es la quinta vez consecutiva–, y lo hemos debatido en esta Comisión de Movilidad, y hemos debatido que la Junta de Castilla y León no llegó a realizar las obras de diferentes variantes de población contempladas en el Plan Autonómico de Carreteras 2008 y 2020. Plantea que va a seguir insistiendo en diez variantes más; me parece respetable totalmente. Y nosotros insistiremos por qué no se hizo: por esa crisis económica de dos mil ocho y por la posterior recesión, adaptando la Junta de Castilla y León los objetivos, presupuestos y actuaciones del plan e inversiones más prioritarias al mantenimiento de la red viaria y a la mejora de la seguridad vial, que sí se garantiza.

Por eso no somos, señor Martín Benito, del “PPI”, que nos han nombrado más veces; PP, y nos ha añadido una letra, “Partido de las Promesas Incumplidas”. Ustedes son el PSOE, cierto es, les puedo añadir una letra, que puede ser el “Pedro Sánchez Os Engaña” –realmente nos engaña a todos–; le puede añadir una letra, que es la ese, que es “Siempre”. Y eso también lo podemos plantear así; yo no le digo que no.

Pero lo que sí que vamos a demostrar es que la buena voluntad con esta variante de Valderaduey existía. Y sí que se puede demostrar claramente, claramente, que es esa crisis económica, la posterior recesión, los recortes presupuestarios, los que han hecho que no se desarrolle. Y usted lo ha dicho muy bien, aparte de que es una variante que tendría una longitud de 2,5 kilómetros, discutiendo por terreno llano y que contemplaba en el plan 5.000.000 de euros, usted lo ha puesto en antecedentes y lo ha dicho muy bien: ha dicho que comenzó en el II Plan de Carreteras de 2002 a 2007. El señor Carrera ha dicho que ya en febrero de dos mil cinco, dentro de ese Plan 2002-2007, la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras dictó orden de estudio de la variante de San Martín de Valderaduey; en febrero de dos mil seis se publicó la declaración de impacto ambiental; en marzo de dos mil seis se aprobó provisionalmente el estudio informativo y fue sometido al trámite de información pública –o sea, todo iba bien–; en



noviembre de dos mil siete se aprobó definitivamente el estudio informativo de la variante; en diciembre de dos mil siete se inició el expediente de redacción del proyecto de construcción de la variante.

Y ya viene esa crisis de dos mil ocho, viene esa recesión, y en junio de dos mil doce se redactó el informe de supervisión final, paralizándose el tema por la recesión económica (voy a volver a repetir en las próximas diez variantes que traiga), y quedando pendiente de aprobación provisional, ya que en ese paso se habría incrementado el presupuesto con esa alternativa tres, pasando de 5.000.000 a 6,5 millones de euros. Esa alternativa tres que usted ha mencionado que se eligió todavía aumentaba más el presupuesto, por lo que quedó pendiente también redactar una actualización del proyecto, la preceptiva tramitación para su aprobación y llevar a cabo la licitación de las obras, que eso, como bien sabe, lleva tiempo.

Pues bien, señorías, pues, por los antecedentes expuestos -lo he dicho antes-, el trabajo realizado deja claro que la verdadera intención era realizarla, que se estaban dando todos los pasos para ello, y es claro que esa crisis económica -lo voy a repetir- y la posterior recesión lo paralizó.

No obstante, aquí se ha dicho que se ha continuado... se han continuado atendiendo a las necesidades detectadas en la carretera CL-612. Y en los últimos años -y esto es verídico- se ha reforzado el firme de las travesías de Cañizo -que nombraba de ese segundo plan de carreteras-, Aspariegos y San Martín de Valderaduey. Por tanto, se garantiza esa seguridad vial, y se garantiza independientemente. Mira, alguien decía que somos ciudadanos de segunda, cuando realmente la elaboración de ese Plan de Carreteras 2008-2010 cumplió el cien por cien el objetivo de conservación y modernizó parte de la red viaria. Yo no sé si en carretera seremos ciudadanos de segunda o no, pero en educación somos ciudadanos de primera, los mejores de España; en asuntos sociales y atención a la dependencia, también los primeros y mejores de España; y en materia sanitaria, para ser una Comunidad con un alto coste y pluriprovincial, pues no estamos mal laborados.

En definitiva, lo que vengo a decir: que ahora se encuentra en elaboración el nuevo plan de carreteras. Por lo que creo que, por las razones dadas, este grupo no tomará en consideración la PNL presentada. 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 José Ignacio Martín Benito.

EL SEÑOR MARTÍN BENITO:

Gracias de nuevo, señor presidente. Gracias también a don Pedro Pascual y doña Alicia Gallego, de Por Ávila y de UPL, por el apoyo manifiesto a esta proposición no de ley.

Y bueno, pues son, efectivamente, más de 20 años, señor Carrera. Recuerde usted el tango de Gardel o la novela de Alejandro Dumas de *Veinte años después*; el tiempo pasa, aunque en Zamora no se note. En Zamora parece que pasan las agujas mucho más lento, ¿no?, que en otros lugares de la Comunidad.



Dice usted... -y ya lo siento, señor Carrera- dice usted “hoy nos trae otra”. Bueno, yo lo siento si le abrumo con... con las variantes, no quería yo abrumarle ni mucho menos, ¿no? Y lo que sí le digo: bueno, nosotros todavía estamos esperando las suyas. No quita que algún día usted a lo mejor se caiga del caballo como Saulo, y nos presente una serie de proposiciones no de ley para instar a la Comisión de Movilidad a empezar a hacer obras.

Fíjese, yo casi me atrevería a sugerirle que podía empezar usted con una proposición no de ley para cambiar el nombre a la Comisión de Movilidad, y que se llame Consejería... -digo Comisión- Consejería, en vez de Movilidad, “Consejería de Quietud Permanente”; porque, como no se mueve nada, lo de movilidad parece un poco broma. Y a partir de ahí, que seguro que nosotros se la vamos a apoyar, y si sale adelante, pues entonces ya está usted legitimado para presentar esas propuestas de resolución de las variantes de Zamora o de cualquier otra provincia que usted quiera, que las estamos esperando. Pero puede empezar usted por cambiar el nombre a la Consejería.

Bueno, me dice que sí, que no es dos mil seis, que es dos mil cinco -yo le estaba haciendo señas-; y antes. Porque, si se inserta en el Plan 2002-2007, que es el II Plan de Carreteras, quiere decir que ya alguien, alguna lumbrera que lo puso en dos mil dos, ya se le ocurrió que había que hacer una variante en San Martín. Por lo tanto, fíjese, lo que decíamos: más de 20 años.

Y bueno, dice usted, claro, que en dos mil veintitrés no sería posible. Si lo sabemos, si lo sabemos. Y por eso se lo hemos dicho en más de una ocasión “presenten una enmienda”. Pero en las cinco propuestas que hemos traído el argumento que han utilizado desde su grupo es que no habría tiempo en dos mil veintitrés. Bueno, pues presenten una enmienda: dos mil veinticuatro, dos mil veinticinco. Pero lo que queremos saber es ya poner fecha, fecha al inicio de las obras.

De algún modo, al poner dos mil veintitrés y decir ustedes que no da... que no da tiempo, están ustedes implícitamente reconociendo que no han hecho nada, que no han hecho nada no ya en el primer plan, que ya lo damos por supuesto, y más con las alegaciones y todo esto. Incluso, fíjese, hasta... hasta le podría aceptar lo de la crisis de dos mil ocho, pero es que, hombre, la crisis... -y se lo pensaba decir al señor Beltrán, se lo dije el otro... se lo he dicho ya varias veces- es que la crisis acabó en dos mil quince. Utilizar ahora estos argumentos... sí, dos mil quince, sí -no haga usted señas, señor Carrera-, pontificó la consejera de Hacienda en estas Cortes -vaya al Diario de Sesiones- que la crisis había terminado; y lo dijo creo que en septiembre -la memoria me puede fallar- dos mil... dos mil quince. No, no, no, me anota mi compañero que lo dijo en dos mil dieciocho. No, lo dijo en dos mil quince, que lo recuerdo muy perfectamente; luego lo volvería a decir en dos mil dieciocho, pero lo dijo el dos mil quince. En dos mil quince la crisis ha terminado, dijo la señora... [murmulló] ... Pilar del Olmo, Pilar del Olmo. [Murmulló].

Bien. Señor Beltrán, dice “insistimos en por qué no se hizo”. Si ya ha insistido usted, y vuelve a lo de la... a lo de la crisis. No, si no... si a mí no me vale con que diga usted “insistimos en que... que no se hizo”; si ya lo sabemos. Lo que nosotros queremos saber es que digan cuándo la van a hacer. No repita usted la misma cantinela cada 15 días en la “Comisión de Quietud Permanente”, diga usted cuándo se va a hacer. No nos vuelva a decir que es que no se hizo porque... Bueno, y a partir de ahora, que ya no se hizo, que ya todo... ha quedado todo... todos sabemos, todo



muy claro, todos lo sabemos que no se hizo, si alguien tenía alguna duda, todo el mundo lo sabe, vale, damos por sentado que no se hizo, y a partir de ahora, ¿qué?, ¿qué? “Estamos esperando a que se haga un nuevo plan de carreteras”. ¿Cuándo? Si esto lo dijo también la señora consejera. Pero ¿cuándo? ¿Qué fecha? ¿Se van a contemplar estas variantes con fecha, con presupuesto? ¿Van a iniciar de nuevo los expedientes? Porque como todos han caducado.

Dice que se paralizó el tema y quedando... y quedaron pendientes, y que la intención es realizarlo. Mire, yo le digo una cosa: acabó la crisis. La crisis parece que ha sido un diluvio, como el diluvio universal, un diluvio, 40 días y 40 noches; pero al final salió el sol, acabó el diluvio, hasta el punto que Noé soltó una paloma cuando vio que ya no llovía y vio el sol en el firmamento, soltó una paloma, y la paloma vino con un ramo de olivo, había acabado el diluvio. Ha acabado la crisis, no hace falta soltar palomas, los números van cuesta arriba como la espuma, España está catapultada en Europa, aunque de esto no se hable -de economía, como interesan otros temas en la campaña electoral... y yo es la primera campaña electoral que no estoy hablando... no estoy oyendo hablar de economía, siempre se habla de economía, pero, como la economía va bien, no hay que hablar de economía; no, no, de economía no, hay que hablar de otras cosas-, pero bueno, se soltó la paloma, y trajo el ramo de olivo; bueno, pues suelten ustedes lo que quieran, pero la crisis ya no es una excusa, señor Beltrán, no es ninguna excusa.

La única realidad es que seguimos en el arca, hace mucho tiempo que dejó de llover, y seguimos en el arca y no bajamos a tierra, y seguimos sin plan de carreteras. Pues así nos luce el pelo, señor Beltrán y señor Carrera. Nada más. Muchas gracias, señor presidente.

Votación PNL/000481

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Gracias, señoría. Concluido el debate, procedemos a someter la votación de la proposición no de ley. ¿Votos a favor? Son ocho. ¿Votos en contra? Diez. Abstenciones no hay. El resultado de la votación son ocho votos a favor, diez votos en contra. En consecuencia, queda rechazada la proposición no de ley.

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

PNL/000540

EL SECRETARIO (SEÑOR PABLOS ROMO):

Segundo punto del orden del día: **Proposición no de ley número 540, presentada por los Procuradores don Javier Campos de la Fuente, doña Nuria Rubio García, don Diego Moreno Castrillo, doña Yolanda Sacristán Rodríguez y doña Laura Pelegrina Cortijo, instando a la Junta de Castilla y León a realizar un estudio conjunto, por parte de la Diputación de León y de la Junta de Castilla y León, sobre el estado de mantenimiento y conservación de la carretera LE-7311; igualmente, instando a la Junta de Castilla y León a, en base al informe referido en el punto anterior, promover un convenio de colaboración plurianual entre la Diputación de León y la Consejería de Movilidad y Transformación Digital de la**



Junta de Castilla y León para poder dejar la carretera LE-7311 en un estado de uso adecuado a las necesidades y estándares de circulación de tráfico actuales, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 156, de uno de junio de dos mil veintitrés.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

EL SEÑOR CAMPOS DE LA FUENTE:

Gracias, presidente. Buenos días a todos y a todas. Efectivamente, nos trae a Comisión en este caso el tema de la carretera León-7311, trayecto Corporales-Odollo, Odollo-Corporales, evidentemente. Son más de 40 kilómetros de vía. Una... un paseo que les aconsejo, aunque fuera solamente virtual, por internet, para descubrir dos cosas: unas vistas brutales, unas vistas brutales de la comarca de La Cabrera, dentro de la comarca del Bierzo; y, si miran para el suelo, pues una calzada indescriptible. Insisto en la invitación.

La carretera es totalmente obsoleta, totalmente desatendida, olvidada, con pérdida del ancho, llena de socavones, como mínimo, sin señalización... bueno, es algo tremendo. Siendo esta carretera titularidad de la Diputación de León, ha venido como mínimo dos veces a las Cortes de Castilla y León:

La primera en el dos mil veintiuno, la trajo mi compañera, mediante una proposición no de ley, María Rodríguez, en la cual, de aquella, efectivamente, ya ponía sobre la mesa cuáles son las condiciones en las que se circula en esta vía; ponía sobre la mesa la importancia de esta carretera para la vertebración de la comarca de La Cabrera; y ponía de manifiesto también cuáles eran, bueno, pues distintas cuestiones que rodeaban el... bueno, pues la economía, el aspecto... el ámbito social, el ámbito de los servicios que rodeaban a esta... a esta carretera, ¿verdad?, en este... en este territorio.

Más recientemente -bueno, un año más tarde, esto fue... creo que fue en octubre del veintiuno-, bien, pues en el octubre del veintidós, la Unión del Pueblo Leonés, mediante su procurador José Ramón García -mi paisano José Ramón-, en Pleno, entre otras cuestiones, citaba esta carretera. Era una pregunta al consejero para ver, bueno, qué posibilidades había para mejorar el estado de la misma y cuál era el compromiso de la Junta de Castilla y León para con la misma. El compromiso, evidentemente, era nulo.

Esta iniciativa entendemos que es paradigma de la falsedad y la hipocresía que continuamente pone sobre la mesa la Junta de Castilla y León cuando pregona la igualdad entre los territorios y... y realmente lo que todos vivimos y padecemos en nuestras comarcas, en este caso La Cabrera; zona abandonada a su suerte, que es la suerte de la pizarra; hoy día, es la suerte de la pizarra. Y ahora nos revela pues un tesoro mundial, un tesoro mundial que completa el patrimonio de Las Médulas, que son los canales romanos que abastecían de agua estas minas, ¿verdad?; agua que era fundamental para horadar el... el territorio, el terreno, el terreno, y obtener el metal precioso.



Bien, pues olvidada a su suerte, digo, esto ya no es un olvido, ni casual, ni... ni mucho menos, esto creemos ya que, tras los avisos dados, es un olvido, si me apuran, a propósito. Una carretera olvidada, unas comunicaciones olvidadas, unos servicios olvidados, una sanidad olvidada, en el aspecto social, olvidado. Esto ya no es una España vaciada, esto ya es una España olvidada y una España abandonada. Eso es lo que nosotros creemos y es lo que ponemos de manifiesto aquí, en la Comisión. Esto es más de lo mismo: falta de oportunidades, desigualdad entre territorios y desvertebración, que dan directamente a la despoblación en letras mayúsculas.

Esta iniciativa, al igual que la que traje en la Comisión anterior, la de Ponferrada-La Espina, la vía Ponferrada-La Espina, lo único que trata es de abordar un problema de un determinado territorio, de una determinada zona, un problema grande, un problema importante, que es donde se le debe de esperar a una Administración como es la Junta de Castilla y León. Y es la encomienda que todos deberíamos de tener aquí, en esta sede parlamentaria, de recordarle a esta... a esta Junta, que ejecuta en nuestra Comunidad Autónoma, cuáles son sus deberes y cuáles son sus olvidos.

Por ello, traemos esta propuesta de resolución, la cual dice que: "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a realizar: uno, realizar un estudio conjunto por parte de la Diputación de León y de la Junta de Castilla y León sobre el estado de mantenimiento y conservación de la carretera León-7311; y dos, que en base del informe referido en el punto anterior, promover un convenio de colaboración plurianual entre la Diputación de León y la Consejería de Movilidad y Transformación Digital de la Junta de Castilla y León para poder dejar la carretera León-7311 en un estado de uso adecuado a las necesidades y estándares de circulación de tráfico actuales".

Esto es lo que solicitamos en la propuesta de resolución, aunque, como suelo indicar habitualmente, al no ver ninguna alternativa sobre la mesa en forma de enmienda, pues supongo que será rechazada sin más. Pero bueno, me gustará oír las... las excusas -bueno, no, venga-, las argumentaciones de los diversos grupos parlamentarios. Nada más, presidente. Gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias, señoría. 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:

Gracias, presidente. Bueno, pues, como bien ha dicho el señor Campos, ya se ha debatido en alguna ocasión sobre el lamentable estado de esta carretera; eso, si se le puede llamar carretera. Me gustaría rescatar unas declaraciones del señor procurador García Fernández, en las que lamentaba que la comarca de La Cabrera, estando tan cerca de todo, estaba a la vez tan lejos; algo que se debe a las escasas inversiones de la Junta de Castilla y León en esta comarca leonesa. Como abulense, me siento muy identificado con esta afirmación.

La Junta se escuda siempre en que la titularidad no es suya, pero la Junta de Castilla y León debe ser garante de los derechos y del bienestar de todos los castellanos y leoneses. Y cuando la competencia no es suya o excede de sus



competencias, también tiene mecanismos a su disposición para, como en este caso, promover un convenio con la Diputación de León para asumir la titularidad o para acometer cuantas actuaciones considere necesarias.

Y es que, además, si no me equivoco, el famoso Plan Autonómico de Carreteras incluía una partida económica para precisamente arreglar esta carretera. Y al final todo se reduce a voluntad política.

Por ello, y como todo en política, se debe llegar a acuerdos y convenios entre Administraciones; que a lo mejor donde una puede llegar, o no puede llegar, puede llegar la otra, viendo la realidad, las necesidades que hay en la Comunidad.

Bueno, miren, no he circulado nunca por esta carretera, pero sí, como bien ha dicho el señor Campos, sí que he entrado y he buscado información sobre su estado, he preguntado, he visto imágenes -muy bonito el paisaje, pero la verdad que el estado de la carretera es pésimo, por lo menos las imágenes que se ven-, y solo con ver esas fotografías ya da miedo imaginarse circulando por esa vía, da miedo circular por esa vía.

Además, como bien explica, se trata de una carretera que vertebra la comarca de La Cabrera. Y, como siempre decimos, es fundamental que estas carreteras estén en perfecto estado para que la gente de los pueblos se pueda desplazar en condiciones de seguridad, porque, si no, lo que estamos haciendo es aislando a los pueblos y a sus gentes. Cuando aquí se pone la excusa de la situación económica se puede entender hasta cierto punto; pero, claro, hay proyectos más urgentes unos que otros; pero no podemos olvidar que estamos hablando de seguridad, de conectividad, de revitalizar los pueblos, eso de lo que tanto debatimos, pero que, al final, no llegamos a nada. 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, de nuevo. Bien, pues, efectivamente, el arreglo de la carretera León-7311 en La Cabrera pues se ha traído de forma reiterada aquí, y primero por el Partido Socialista y también lo ha hecho, a través de nuestro compañero, la Unión del Pueblo Leonés.

Creo que es una reivindicación que se prolonga en el tiempo y que, bueno, pues como se ha expuesto por parte del ponente y se ha dicho de forma reiterada cada vez que se ha traído, pues lo que hace es un aislamiento y una falta de oportunidades de una comarca rica. Y sobre todo, bueno, pues el... el reiterar que sí que existen ciudadanos de primera y segunda, puesto que cuando no se tienen servicios iguales en los distintos municipios, comarcas, pues lo que hace es incentivar o desincentivar que la gente pues forme allí su vida o invierta y, con ello, bueno, pues que dé la posibilidad de crear riqueza en un municipio o en una comarca.

Y es verdad que esta... esta carretera, que por parte de la Unión del Pueblo Leonés, cuando se preguntó también en... en Pleno, pues la señora consejera vino



a decir que, efectivamente, no era de titularidad municipal, pero... digo de titularidad autonómica, pero sí que reconoció que, efectivamente, estaba incluida en el Plan Regional de Carreteras con una inversión de 14 millones de euros, que no se habían realizado. Con lo cual, parece que muchas veces es totalmente, bueno, pues una postura que se defiende siempre, que está incluida y no se presupuesta, y en las que, según luego se defienden como que no se hacen porque no está de su competencia, se presupuesta. Entonces, genera una distorsión en cuanto a cuál es el criterio, o cuál es la voluntad o cuál es, digamos, la postura que adopta la Junta para poder llevar a cabo ciertas obras y, sobre todo, dar soluciones hacia los problemas que se reivindica por los ciudadanos –porque hay quejas ciudadanas–, por los propios alcaldes de la zona y, sobre todo, yo creo, por la Administración que incumple sus propias competencias, o no reivindica a quien corresponde, que es la Diputación. Y ahí ya se decía, bueno, pues que, efectivamente, la Diputación era la encargada de esa conservación y mantenimiento. Incluso el Procurador del Común hizo apunte de que, bueno, que podría ser una solución llevar a cabo un convenio o negociar con la Diputación de León –en el dos mil trece– para poder dar una solución a esta... a esta vía.

Claro que, efectivamente, es evidente que, si tú entras, visitas, pues esto es un camino de cabras; es decir, esto es, no hay una... un firme, hay una peligrosidad evidente por el tipo de carretera, por la climatología, la orografía. Todo ello pues hace todavía más peligroso el transitar por la misma, añadida a que los camiones que transportan gran tonelaje de pizarra pues supone un mayor deterioro en el uso de la misma. Lo cual, pues esa peligrosidad, esa incomodidad para conductores, para viandantes, para los trabajadores que se desplazan diariamente pues a su zona de trabajo, y añadida a que esta... esta comarca pues está envejecida, pues como es, bueno, pues la norma que existe en esta Junta de Castilla y León. Está llena de baches y cunetas, llenas de rocas, de tierras provocadas por los derrumbes de las laderas montañosas; y, por lo tanto, esa obligación de conservación y mantenimiento parece evidente.

Es decir, esto, que, bueno, pues que es una realidad, pues ha sido denunciada, pues como se ha dicho por el ponente, pues de forma reiterada, donde pues también, bueno, pues ya desde el dos mil diecinueve el Instituto de Estudios Cabreirenses ya venía a poner de manifiesto pues que es la carretera más larga y compleja de la provincia de León, con 42,5 kilómetros, y venía a recoger esas firmas, ¿no? Con lo cual, sí que había una queja vecinal, es decir, que mostraba esa indignación.

Y, al mismo tiempo, pues, como se ha puesto también de manifiesto y se ha dicho también por parte de la Unión del Pueblo Leonés, pues hay un patrimonio, en el que el no tener unas vías de comunicación adecuada que permitan unas visitas pues en unas condiciones óptimas pues desincentiva la posibilidad de utilizar el turismo también como otro revulsivo de carácter económico.

Al mismo tiempo que, como bien sabemos, pues las vías de comunicación son el eje vertebrador de toda la comarca, y con ello el desarrollo económico, social, cultural. Lo que es normal y lo que es, digamos, correcto pues parece que hay una dejación, y con ello pues también un perjuicio económico, que es el objetivo que tendrían que tener las Administraciones superiores en el desarrollo de los municipios.

Ya... si vamos al escritor Ramón Carnicer, ya ponía de manifiesto cómo La Cabrera pues no se medía la distancia entre los municipios en kilómetros, sino por



horas de camino, y ya ponía de manifiesto las dificultades... las dificultades que tenía esta zona. Pasó el tiempo, y la gente vino a decir -y así lo recoge alguna noticia- "que cuando llegó la carretera a la gente le entró la enfermedad de marchar". Es decir, que siempre parece que cuando llega... llegan los servicios pues ya no hay gente que prestar. Con lo cual, también la Administración competente tendría que poner un poco más de su parte para evitar que cuando se busque esa solución -que aquí se ha dicho que somos los mejores en todo- pues haya gente que pueda beneficiarse de los mismos.

Pone 50, y lo más que se puede ir era 40, y ya en una situación claramente peligrosa para el que transita por la misma. Es una reivindicación clara, justa; quizá no llega sino tarde, pero, si... si el objetivo siempre es bueno, habrá que buscar la solución más pronto que tarde. Parece que si esta Administración superior, la Junta, considera que la Diputación es la competente, ¡hombre!, pues ponerse manos a la obra, y trabajar en ese sentido de forma conjunta y dar una solución para que, como dicen los vecinos, cuando llegue la carretera haya alguien que pueda beneficiarse de la misma; y sobre todo esa situación económica que ahora existe con... con las pizarreras, bueno, pues tengan unos viales adecuados que los trabajadores, que la propia empresa, pueda utilizar de forma correcta y útil.

Nuestro apoyo a esta... a esta proposición no de ley, reiterando lo que nosotros dijimos en su día y apoyando pues todo lo que se ha dicho en esta mañana. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

EL SEÑOR SUÁREZ ARCA:

Muchas gracias, señor presidente. Buenos días, señorías. No me voy a extender demasiado en este asunto. Soy conocedor de la carretera de primera mano -como el señor Campos, yo también vivo en el Bierzo, y además es una carretera que he recorrido tanto en coche como en moto en su momento-, y conozco el estado de la carretera, que es un estado muy precario. No lo llamaría camino de cabras, porque eso demostraría haber recorrido muy pocos caminos de cabras en mi vida, pero sí que es una carretera que está en un estado precario. Ahora bien, si fuese un camino de cabras, no la recorrerían, entre otros, los camiones que la recorren.

Lo que es evidente es que esa carretera, como bien se ha dicho aquí, es de titularidad de la Diputación de León. Y no solo eso, sino que también se ha dicho correctamente que estaba en el Plan Sectorial Regional de Carreteras 2008-2020, con una inversión prevista de 17 millones, si no recuerdo mal... catorce... 14 millones.

Esa inversión que se previó en aquel momento no se llevó a cabo -como también se ha hablado en el anterior... en la anterior proposición no de ley- debido a los recortes presupuestarios que ha sufrido la Dirección General relacionada a la hora de llevar... de acometer estas inversiones por la crisis económica y financiera que se padeció en esos años -hasta dos mil once, dos mil trece, dos mil quince, dos mil dieciocho, dependiendo a quién le preguntemos cuánto duró aquella terrible crisis-; pero la realidad es que no se acometió ese proceso de mejora de esa carretera.



Y la realidad también es que, a día de hoy, en el futuro plan de desarrollo de carreteras, el plan que se está relanzando y preparando, a día de hoy, no se contempla la adquisición de carreteras de titularidad provincial pasándolas a titularidad autonómica posteriormente. Y, por lo tanto, las intervenciones que tengan que ser de mejora en carreteras de como este... como en este caso, de una Diputación Provincial, Diputación Provincial de León, quedan al albur de las decisiones de la Diputación Provincial de León; que, obviamente, contará con el apoyo de la Junta de Castilla y León para todas las inversiones que quiera llevar a cabo, siempre y cuando esas inversiones tengan encaje presupuestario y siempre y cuando, en principio, las inversiones tengan que ver con mantenimiento y con mejora de la... del vial por cuestiones de seguridad pública.

Por lo tanto, entendemos que en el caso de la León-7311, de la que estamos hablando, no va a entrar dentro de lo que son los planes posteriores de la Consejería, al no incluirse como carretera provincial dentro de las inversiones que se van a prever ahí de mejora de las vías... de las vías de titularidad autonómica. Eso no resta de que la Diputación Provincial pueda iniciar las mejoras necesarias en la carretera para ampliar su... para ampliar su capacidad; aunque, a día de hoy, la capacidad sigue estando por debajo de los 1.000 vehículos al día. Cosa que los que conocemos la carretera es evidente que está por debajo de los 1.000 vehículos al día, al tratarse de la zona de la que se trata, ¿vale? Pero, en principio, no entra dentro de las inversiones previstas por la Comunidad, y en este caso por la Consejería -vuelvo a recalcar-, cosa que no quita que la Diputación Provincial pueda querer llevar a cabo esas actuaciones. Y, por lo tanto, contara con todo el apoyo de la Junta de Castilla y León para este... para este fin. Muchas 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 la señora procuradora doña Beatriz Coelho Luna.

LA SEÑORA COELHO LUNA:

Gracias, presidente. Buenos días, señorías. Bien, en este caso voy a coincidir totalmente con el ponente en cuanto a, pues, las vistas espectaculares que se pueden observar desde esta carretera, así como la obsolescencia de la misma. Y totalmente de acuerdo, además, en que la misma está completamente abandonada; pero en este caso por la Diputación de León, que, recordemos, está presidida y gobernada por el Partido Socialista desde hace cuatro años.

Bien, sí que me gustaría, aunque algo se ha comentado, dejar bien claros un poco los antecedentes de esta situación. En el año dos mil veinte, la Diputación de León solicita el traspaso de la LE-7311 a la Junta de Castilla y León. Dicha solicitud se basaba en el hecho de que ya se incluía en el Plan de Carreteras -como se ha dicho- 2008-2020, y era la mejora del tramo entre Truchas y Corporales, de unos 38,8 kilómetros.

En su momento, cuando se incluyó esta actuación, se hizo porque se tenía como objetivo mejorar la accesibilidad de la zona de La Cabrera, máxime teniendo en cuenta que conecta dos carreteras de titularidad autonómica, la LE-126 y la LE-164 -carreteras en las cuales se ha invertido desde que pasaron a ser de titularidad



autonómica 26,25 millones de euros en la 126 y 10,75 millones de euros en la 164-; y sobre todo, además, porque en aquel momento se contaba con los recursos necesarios para acometer estas obras.

Lo que sucedió, como ya se ha expuesto en esta Comisión, y por lo que no se llegó a llevar a cabo, es porque la crisis del dos mil ocho pues obligó a suspender todas las actuaciones que no fueran estrictamente de conservación, mantenimiento y seguridad. Dado que las actuaciones que se tenían que realizar no se podían llevar a cabo, no tenía ningún sentido pasar en aquel momento la titularidad autonómica. Y así lo concluía la carta que le remitía la Junta de Castilla y León a la Diputación de León, en la cual concretamente se decía: "Por todo ello, se estudiará la oportunidad de volver a incluir esta actuación en el futuro plan si presupuestariamente es compatible"; dejando claro que el cambio de titularidad de la carretera a favor de la Comunidad de Castilla y León solo sería abordable en el caso de que esta actuación pudiera llevarse a cabo mediante su encaje presupuestario en dicho plan.

En estos momentos, señorías, se está elaborando el nuevo plan, pero no se contempla entre sus objetivos la incorporación de carreteras de titularidad que sean de otras Administraciones. Y, por tanto, carece de ningún sentido aprobar resoluciones encaminadas a realizar actuaciones en carreteras que no son competencia de la Junta de Castilla y León. No podemos olvidarnos, además, que la Junta de Castilla y León tiene que gestionar 11.500 kilómetros de carreteras, y es la red más extensa de carreteras de toda España.

Ustedes en su PNL nos solicitan... nos solicitan concretamente que se realice un estudio conjunto por parte de la Diputación de León y de la Junta de Castilla y León sobre el estado de mantenimiento y conservación de la carretera; y además solicitan que, en base a dicho informe, se promueva un convenio de colaboración plurianual entre la Diputación de León y la Consejería de Movilidad y Transformación Digital de la Junta de Castilla y León para poder dejar la carretera LE-7311 en un estado de uso adecuado a las necesidades y estándares de circulación del tráfico actuales.

Bien, son una serie de actuaciones que sobre todo puede acometer a día de hoy la Diputación de León, teniendo además la competencia para ello. Miren, sobre el presupuesto del año dos mil veintidós, la Diputación de León dejó sin ejecutar 161,6 millones de euros; 161,6 millones de euros que quedaron en remanentes; en el año dos mil veintiuno quedaron 145 millones de euros; lo que no solo demuestra la inacción y la ineficacia del Equipo de Gobierno de la Diputación, sino también la falta de interés de mejorar la accesibilidad de los vecinos de la zona de La Cabrera.

Con los importes de remanentes expuestos, la Diputación de León ha tenido tanto el tiempo -durante los últimos cuatro años- como el dinero... -recordemos: 161,6 millones de euros de remanentes- dinero suficiente para acometer las obras que ahora se nos vienen aquí a solicitar.

Miren, como se ha mencionado, el presupuesto que existía en el Plan de Carreteras 2008-2020 se establecían unos 17 millones de euros. Mire, pongamos que vamos a incrementar por la subida de los costes de los materiales a unos 7.000.000 de euros; 7.000.000 de euros, en los cuatro años que lleva gobernando el PSOE la Diputación de León, son 28 millones de euros; dinero más que suficiente para haber ejecutado esta actuación si se tuviera algún interés en la misma.



Como ha indicado, señoría, si el objetivo es abordar un problema generado, creo que han tenido cuatro años para poderlo abordar, en los que ustedes además lleva siendo procurador, y que podía habérselo solicitado a sus compañeros de partido, pero algo que no ha hecho.

En cuanto a lo que manifiesta el señor Pedro Pascual, sí que me gustaría indicarle que la Junta de Castilla y León no puede asumir todas las competencias de otras Administraciones. Como muy bien ha dicho, algunas cuestiones pueden ser realizadas entre ambas o por la que disponga de los recursos, y en este caso la Diputación de León tiene los recursos más que suficientes. Por todo ello, señorías, este grupo votará en contra de la PNL que se ha presentado. Nada más. Y muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias, señoría. Para cerrar el debate y fijar el texto definitivo de la resolución que propone, tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos, don Javier Campos de la Fuente.

EL SEÑOR CAMPOS DE LA FUENTE:

Gracias, presidente. Pues nada, con brevedad. Agradecer a los grupos parlamentarios que van a apoyar esta iniciativa. El señor Pedro Pascual -don Pedro Pascual- siempre se identifica con nuestro territorio; es una... es una forma adecuada de ver el tema, porque nosotros también en muchas ocasiones, cuando usted traslada la problemática de... de Ávila y sus diversas... sus diversos parajes, carreteras, servicios, pues, evidentemente, es que coincidimos, no puede ser de otra manera. Porque hay zonas abandonadas, zonas olvidadas y zonas pues que están... han quedado pues al albur de su suerte. Y en determinadas zonas o territorios se nota, bueno, pues de una manera notable.

Por supuesto que hay mecanismos, hay mecanismos. Esos 14 millones de euros pues es una... que ofrecía la Junta en su plan anterior de carreteras pues es una responsabilidad de la Junta; ella es la que lo ofrece, no se lo está pidiendo nadie, lo está ofreciendo ella. Y, bueno, qué decir de la importancia del convenio para revitalizar todo lo que son las comunicaciones y todo lo que son los servicios; pues por supuesto que sí.

La señora Gallego hablaba de que era una reivindicación prolongada en el tiempo. Por supuesto que sí. De hecho, así está la carretera, porque durante todo el tiempo que ha pasado pues no se ha atendido. Entonces, está en un estado lamentable, en un estado, evidentemente, terminal.

Hablaba que era una especie de postureo de la Junta de Castilla y León. Claro que es un postureo; esos 14 millones de euros, que son compromiso de la Junta, pues es un postureo. Es decir, mire, yo, cuando la Diputación la gobernaba otro signo político, pues yo vendo que la voy a apoyar con 14 millones de euros. Entonces, pues, bueno, eso lo ve el Procurador del Común, las 1.500 firmas que se recogen del territorio, y lo ve cualquiera que quiera mirar; el que no quiera mirar no va a haber nada, ya lo dice el dicho, ¿verdad? Entonces, pues le agradezco el apoyo.

Referente al señor Suárez Arca, pues sí, efectivamente, aquí hay una complicación de titularidades, hay una complicación presupuestaria, hay una complicación



de diversas Administraciones que tienen que afrontar un problema; porque, como el problema es... es de calado, es grueso, pues hay que atajarlo por diversas vías, y las Administraciones se van a tener que poner de acuerdo quieran o no quieran.

Es muy probable que estas titularidades que ahora no se quieren abordar en muy breve periodo de tiempo se vayan a hacer. Cuando estén ordenadas ya todas las Administraciones, veremos como pasamos de no querer hacer nada puede que a querer hacerlo todo, ¿verdad? Ya lo veremos.

No entra en previsión de la Junta, y es una pena absoluta la falta de compromiso. Antes había un mínimo compromiso, aunque sea postureo, aunque fuera postureo, de 14 millones de euros, ahora ya no... no hay nada. Pero ya le... ya le digo que en muy breve periodo de tiempo probablemente sí que habrá un gran interés por sacar adelante esta... esta vía.

Lo de la señora Coelho Luna, es que ustedes yo creo que ni conocen lo que es la vergüenza; es una cosa... es una cosa que hay que ver para creer. Desde luego, que se nos achaque a nosotros el estado de la carretera por gobernar cuatro años la Diputación, en los cuales hemos sacado adelante todos los proyectos que ustedes han dejado en la mesa, como no podía ser de otra manera. Usted haga repaso, usted haga repaso de los proyectos que se han terminado y haga... busque cuándo se iniciaron. Muchísimos son de ustedes, prácticamente la mayoría, y le podría mencionar la carretera que probablemente usted transite de Ponferrada a Campo, si no va por la carretera de Molina, y me dice usted cuándo se ha finalizado y de cuándo es.

Poca vergüenza para decir que por qué no hemos empleado los remanentes... remanentes que se han generado. Pero si ustedes, después de décadas de gobierno, son los remanentes que han dejado. Pero usted... pero usted... ¿usted entiende... usted entiende las palabras que ha dicho y la argumentación que ha utilizado? Después de gobernar la Junta de Castilla y León y después de gobernar la Diputación de León décadas, ¡que usted me diga que no hemos empleado los remanentes que había en hacer esa carretera! De verdad, es que no pierdo más tiempo; no pierdo más tiempo, entre otras cosas, porque todas estas argumentaciones que dan en breve les tendrán que dar la vuelta, les harán dar la vuelta. Entonces, no me voy a molestar mucho más, no me voy a molestar mucho más.

Ustedes yo sé que tienen muy buenas... encajan todo muy bien. La verdad que poco, poco les afecta lo que incumplan o dejen de cumplir -díganlo como quieran-. Y, desde luego, se olvidarán del encaje presupuestario, de las partidas económicas y de todos los problemas que se generan, se olvidarán de un plumazo, y resulta que esa carretera se hará.

Así que yo lamento mucho que, sin llegar a esa... a esa situación -que sospecho que se va a llegar-, pues no quieren atender a una reivindicación que traemos a esta Comisión, que es absolutamente legítima y muy muy muy razonable, dado el problema enorme que hay, pues que las instituciones... Dice usted que por qué no lo pedí cuando... cuando estaba mi partido. Bueno, pues es que esto está registrado de cuando estaba... de cuando estaba el partido... el partido en el que yo milito pues estaba gobernando la Diputación de León. Está presentado. Usted me ha dicho que no. Digo: "¿pero esta señora habrá visto de cuándo es la... de cuándo está registrado esto?". Yo lo estoy pidiendo cuando lo creo oportuno, ¿de acuerdo?



Insisto, es una PNL que entiendo muy muy muy razonable; es la unión de las fuerzas de varias Administraciones para sacar adelante algo urgente, algo urgente y justo. ¿Y ustedes, a día de hoy, no querrán? Bueno, pues no les quedará otra que dos tazas. Gracias.

Votación PNL/000540

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. Resultado de la votación son ocho votos a favor, diez en contra, ninguna abstención. En consecuencia, queda rechazada la proposición no de ley debatida.

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

PNL/000543

EL SECRETARIO (SEÑOR PABLOS ROMO):

Tercer punto del orden del día: **Proposición no de ley número 543, presentada por los Procuradores don Eugenio Miguel Hernández Alcojor, doña María Soraya Blázquez Domínguez y doña Laura Pelegrina Cortijo, instando a la Junta de Castilla y León para que desde la Consejería de Movilidad y Transformación Digital se estudie y se emita informe sobre la posibilidad de modificar las rotondas ubicadas en los puntos kilométricos 80 y 84 de la CL-501, pasando a ser cerradas, así como establecer reductores de velocidad y aumentar la señalización de los cruces peligrosos como el ubicado en el punto kilométrico 81,20, publicada en Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 156, de uno de junio de dos mil veintitrés.**

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

EL SEÑOR HERNÁNDEZ ALCOJOR:

Sí. Buenos días. Gracias, señor presidente. Buenos días, señorías. Voy a comenzar la exposición de esta PNL; no me gustaría caer en el sentimentalismo. Y voy a leer una conversación que tuve con el señor subdelegado del Gobierno en Ávila el pasado tres de mayo como consecuencia de una serie de peticiones que este procurador le venía haciendo ya hacía tiempo en relación al número de accidentes que se habían... o que habían sido provocados, o que habían sucedido, en los puntos kilométricos que esta PNL hace referencia, que son el kilómetro 80 y 84 de la CL-501; ya que reconozco que para mí ha sido muy difícil encontrarlo tanto en la DGT como en la propia página web de la Junta de Castilla y León.

Bien, después de varios intentos, como digo, el día tres de mayo, a las nueve y media de la mañana, el señor subdelegado del Gobierno, después de que consiguió



esa información, me traslada a través de un wasap lo siguiente: “El número total de accidentes en los últimos cinco años en carretera CL-501, entre los puntos kilométricos 80 y 84, es de 23; de los cuales 6 accidentes dejaron 9 heridos leves”. Le contesté: “Entiendo yo que ningún fallecido, ¿verdad?” Dice: “Correcto”. Eso a las nueve y treinta de la mañana. Lamentablemente, a las veinte y diecisiete -cosas de la vida- de ese mismo día, mi alcalde me reenvía un comunicado, que recibe también vía wasap del 112, que decía: “Siniestro vial, un fallecido: a las dieciocho veinte horas, aproximadamente, comunica al 112 el atropello en el punto kilométrico 81,20 de la CL-501 (Candeleda-Ávila) de un varón que resulta fallecido”. Se lo reenvió al subdelegado del Gobierno, y le digo: “Tu estadística ya se ha modificado”. Respuesta: “Tristemente, sí”.

Bueno, esto es lo que en cierto modo y con... voy a decir quizás con cierta impotencia por mi parte, o incluso con complejo de culpa, cuando, bueno, pues me encuentro a Ana, la viuda de Rafa, el señor, o el chico, que murió atropellado por un vehículo en ese punto kilométrico, pues, insisto, me hago esa reflexión de por qué no al menos haberlo intentado antes. Y quizá, si eso se hubiera producido, y quizás hubiera habido lo que aquí se pide en esta PNL, que es un estudio sobre la viabilidad de una serie de medidas que, a juicio de este grupo y a juicio de este procurador, entendemos que se deben tomar para aumentar la seguridad vial en este tramo de carretera, quizás esa muerte, ese fallecimiento, no hubiera... no se hubiera producido.

Bien, si nos... si nos ponemos en situación, como bien se pone en la... en el texto, en los antecedentes de la PNL, el tramo CL-501 del que estamos hablando tiene que ver con un tramo que se hizo en el año dos mil ocho (entre dos mil ocho y dos mil diez), se inauguró en la primavera del dos mil once, y concretamente va desde la localidad de Ramacastañas, en el punto kilométrico 60, hasta, como digo, ese 84 de Candeleda.

Y en estos puntos kilométricos 80 y 84 hay dos rotondas, que son consideradas zona periurbana, y en ellas hay una intersección, que es la propia CL-501 con las autovía... -perdón, autovía, ¡ya quisiéramos ser autovías!- con las carreteras provinciales AV-910, en el kilómetro 80, y la AV -también carretera provincial- 924, en el kilómetro 84.

A todo esto, hay que decir que, además, Candeleda es un pueblo eminentemente agrícola, ganadero, donde transitan infinidad de vehículos, pues que utilizan furgonetas, tractores, camiones, camionetas, además de un número importante de vehículos, porque además somos una zona importante desde el punto de vista turístico, lo que hace que además los fines de semana sean lugares donde se transita mucho por esos tramos de carretera.

Bien, desde su... desde que se inauguró, como he dicho, en el año dos mil once, han sido prácticamente... raro era el mes que no había algún comunicado de la Policía Local que nos trasladaba al Ayuntamiento que se tenían que acercar a esos puntos kilométricos pues para prestar asistencia a la Guardia Civil, que es a quien le compete ese... esa carretera de cara a siniestros y demás.

¿Qué ocurre? Pues que el dato oficial, como digo, es el que se me proporciona por parte de la Subdelegación del Gobierno, y me habla de esos 23 accidentes en los últimos cinco años. Es decir, no vamos a decir el total que ha habido, entre otras cosas, porque lo desconozco, desde su inauguración en el año dos mil once.



¿Qué ocurre? Pues, a nuestro juicio, creemos que ahí son dos rotondas que creemos que no son las idóneas por no ser cerradas. Les digo a sus señorías que en el sistema técnico en la circulación vial de nuestro país existen tres tipos de rotondas: la llamada rotonda cerrada o clásica, que es la que está formada por uno o dos carriles, uno exterior y otro interior; las rotondas... -que esas son utilizadas en zona urbana sobre todo- las turborrotondas, donde solamente existe un carril exterior, en el cual se puede abandonar la rotonda; y las rotondas o glorietas partidas, que son las que estamos aquí en este caso hablando, y que... las que nos tenemos que... que pretendemos evitar que se mantengan de... en ese modo.

Y quiero decir esto porque existen infinidad de estudios que demuestran que las rotondas abiertas, las rotondas partidas, son las que provocan mayor número de accidentes, son mucho más inseguras, por tanto, para... para los conductores; y que, por tanto, y así lo demuestra el número de accidentes ocurridos en estos tramos, entendemos que deben ser sustituidas por unas cerradas.

Además, podemos ver -y leo textualmente- como hay asociaciones de conductores y de usuarios de la seguridad vial que dicen, por ejemplo, que "... si nos ponemos técnicos..." hay una <autonoción.com> que dice "... el Reglamento de Circulación no considera las rotondas partidas o raquetas como glorietas. Precisamente esa es la razón por la cual no se les aplica la misma normativa. La pregunta es, si no es una rotonda, ¿entonces qué es? A efectos del Reglamento de Circulación tienen el mismo trato que una intersección común, por lo tanto, se rige por las mismas normas". En fin, en todas las intersecciones sabemos que en la mayoría de los sitios existe también semáforos; cosa que no sucede en lo que... en los sitios que aquí nos encontramos.

Por tanto, y primer punto, o primera parte de esta proposición no de ley, lo que pedimos por parte de la Consejería es que se realice un estudio que dé viabilidad o no a la existencia de esas rotondas abiertas o partidas que existen hasta el momento, y ver si de verdad pues son tan seguras o si de verdad se necesitaría ser sustituida por otro tipo de rotondas.

Pero, además, en este tramo, en este tramo que digo que va del punto kilométrico 80 al 84, pues hace a modo de circunvalación de la localidad de Candeleda, y corta, o atraviesa, concretamente he contado hasta seis caminos importantes, todos ellos de un ancho considerable, donde están asfaltados en su mayoría, donde transitan -repito- infinidad de vehículos agrícolas y ganaderos todos los días del año. Ello es lo que supone que, por ejemplo, concretamente en el cruce de Vaconcejo, que es el que se produjo el accidente en el que falleció Rafael hace un mes y medio, pues sucediera lo que... lo que tristemente acaeció.

Bueno, yo creo que estos caminos es verdad que pedir rotondas para cada uno de estas intersecciones consideramos que es excesivo y además de un importante coste económico; aunque sí es verdad que, si nos miramos a la seguridad ciudadana, no hay coste alguno que se tenga que tener en cuenta. Pero sí es verdad que existen otras medidas que permitan a los vehículos reducir la velocidad cuando se llega a la altura de estos caminos. En ninguno de ellos existe; no existen bandas en el suelo, los guardias tumbados, como son conocidos vulgarmente; no existen ningún tipo de línea continua que impida el adelantamiento, que fue lo que produjo el accidente del que estamos aquí haciendo referencia. Y, por tanto, esa otra segunda parte de esta proposición no de ley es que en esos cortes de caminos, en esas intersecciones de la CL-501 con dichos caminos, se pongan las medidas necesarias para que se evite



el circular a alta velocidad, y permitir así el tener una mayor seguridad no solo para los vehículos, sino también para viandantes, peatones; porque es una zona transitada -repito- a modo de paseo, o ganaderos que tienen que pasar de una finca a otra, y que tienen que atravesar esta vía, que es la CL-501, que es una carretera de titularidad autonómica.

Por tanto, sin más dilación, paso a leer la proposición... la propuesta de resolución. Y es que: "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León para que desde la Consejería de Movilidad y Transformación Digital se estudie y se emita informe sobre la posibilidad de modificar las rotondas ubicadas en los puntos kilométricos 80 y 84 de la CL-501, pasando a ser cerradas, así como establecer reductores de velocidad y aumentar la señalización de los cruces peligrosos como el ubicado en el punto kilométrico 81,20".

Yo creo que esto lo agradeceremos enormemente los ciudadanos de Candeleda y cualquier conductor que pase por allí si es aprobado al menos la realización de ese informe. Y de ahí ya veremos lo que se deduzca de él. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

EL SEÑOR PASCUAL MUÑOZ:

Gracias, presidente. Bueno, pues hablamos de nuevo de seguridad para los vehículos y para las personas; creo que es la clave y creo que es lo primero que debemos valorar en esta Comisión. Y ha expuesto perfectamente el proponente la necesidad que hay en la carretera CL-501, que atraviesa nuestro querido valle del Tiétar. Y es una de esas carreteras de titularidad autonómica recurrente en esta Comisión, siempre pendiente de convertirse en autovía, siempre con problemas en las travesías de diversos pueblos y siempre en los planes -también en el famoso dos mil ocho-dos mil veinte; pero, en definitiva, pues eso, siempre pendiente.

En esta ocasión nos ocupa el tramo en torno a la localidad de Candeleda, entre, como bien han dicho, los kilómetros 80 y 84, en el que confluyen, además de cruces con una gran cantidad de caminos, dos cruces en los kilómetros 84 de salida hacia Candeleda y 81, además de hacia Candeleda, hacia Oropesa, en los que ya nos hablan en su proposición no de ley solicitar un estudio para determinar la conveniencia de cerrar las rotondas abiertas existentes. Y en la actualidad, efectivamente, pues los vehículos que continúan su trayectoria por la calzada principal -la CL-501- no reducen su velocidad, lo que viene generando situaciones de peligro, que se reducirían si se quedase en rotondas cerradas.

Además, estamos hablando de una carretera que -como explica usted- soporta un volumen considerable de tráfico, con la particularidad de que ese tramo además es muy transitado -y también lo ha comentado- por vehículos agrícolas.

Todos estamos de acuerdo en que es fundamental que las carreteras estén en perfecto estado y en que se pongan en marcha cuantas medidas sean necesarias para mejorar la circulación y la seguridad; y más aún en provincias como la nuestra,



la provincia de Ávila, que cuentan con una orografía muy complicada y unas comunicaciones cuyos proyectos pues acostumbran a permanecer en el olvido.

La Junta de Castilla y León tiene que hacer todo cuanto esté en su mano para ello, comenzando en este caso, al menos -como bien ha comentado usted-, con el estudio que solicita la proposición no de ley. Por lo que, sin más, nuestro voto, como no podía ser de otro... de otro modo, pues será a favor. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Gracias. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Mixto... -perdón- 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, bueno, efectivamente, se ha expuesto perfectamente la problemática que... que existe en este punto; en el que, además, bueno, pues los datos demuestran una siniestralidad, desgraciadamente un fallecido, y, bueno, daños materiales, según he podido comprobar, en algún otro sitio. Con lo cual, lo que se pide es razonable en cuanto que se haga un estudio para valorar la posibilidad de mejora de... de esa señalítica y de, bueno, pues darle una seguridad vial completa a lo que ahora existe, que son rotondas abiertas.

Según he leído también, pues, efectivamente, yo no conozco la zona, aun cuando he visto que es muy bonita, y que de ello, bueno, pues hace que ese atractivo turístico todavía haga necesario pues unos viales adecuados para aquel que quiera acceder con una seguridad. Sobre todo porque el que accede por razones turísticas o para pasar un buen día pues desconoce, y a veces esa... ese desconocimiento es lo que lleva a una mayor inseguridad cuando hay un problema añadido; en el que podría ser solucionado, seguramente, si se hace un estudio más profundo, partiendo de los antecedentes que se tiene. Y que, bueno, lo que he visto es que estas rotondas abiertas pues sí que inducen a una cierta confusión pensando que hay una recta, y genera pues un peligro evidente a quien no conoce pues esa zona y transita pues de una manera pues un poco distendida o relajada pensando en pasar un buen día.

Con lo cual, en la obligación que corresponde al órgano competente, que es en este caso la Administración, y a través de esta Comisión, me parece correcto que, allá donde se ve un peligro o se puede buscar una solución mejor a la existente, pues se pida un informe por parte de un servicio técnico en el que valore y determine si se pudiera llegar a una solución mejor, evitando cualquier tipo de peligro añadido ante la solución ya recogida en el dos mil once.

Por lo tanto, no... no hay más que decir, sino el apoyo a esta proposición no de ley. En el que es sensato que, antes de llevar a cabo una reforma en inversión, se estudie de forma adecuada por quien compete; y, por lo tanto, se dé una solución, si es posible, mejor, que evite no ya los daños materiales, que al final son desagradables, y los que lo hemos sufrido pues generan siempre un... un trastorno personal y siempre hay un añadido, bueno, de salud, pero cuando hay un daño mayor, como es, irreversiblemente, un fallecido, o pudiera generarse un agravamiento en esa peligrosidad, yo creo que corresponde tomar las medidas necesarias de estudio y solución, en su caso. Muchas gracias.



EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

LA SEÑORA SUÁREZ VILLAGRÀ:

Muchas gracias, presidente. Respecto a la realización de determinadas actuaciones y que se modifiquen las rotondas ubicadas en los puntos kilométricos 80 y 84 de la CL-501, creemos que esta propuesta pues es eminentemente técnica, y son los técnicos de la Consejería y los profesionales, mediante el análisis de varios parámetros, los que han de llegar a la conclusión de qué tipo de rotonda es mejor en cada caso; como supongo que se hizo en el momento de la construcción de estas dos rotondas.

En ambos casos, como se ha dicho, se trata de intersecciones del tipo glorieta partida, que, como saben, son intersecciones de circulación giratoria en la que la vía principal avanza por el... por el medio. En ambas, la carretera principal se encuentra limitada a una velocidad de 70 kilómetros por hora en el tramo afectado por la intersección y las incorporaciones desde la carretera secundaria disponen de señalización de ceda el paso y de detención obligatoria.

En los puntos de acceso a la CL-501, en ambas intersecciones existe visibilidad suficiente para realizar todas las maniobras de incorporación a la carretera en condiciones de seguridad. Y es cierto que son intersecciones sobre las que se debe hacer un seguimiento por la accidentalidad registrada en los últimos años y, lamentablemente, el fallecimiento que nos ha dicho el procurador hace un momento, que ha sido reciente. Y esa ha de ser la prioridad, por lo que cualquier actuación de refuerzo de la señalización y de balizamiento en la carretera siempre será satisfactorio, así como cualquier otra medida, como la instalación de señalización de cruce inteligente que advierta a los usuarios de la vía principal de la presencia de vehículos que pretendan incorporarse a la carretera en el cruce.

Es importante también tener en cuenta la intensidad del tráfico. Y, según el mapa de dos mil veintiuno, la CL-501 donde más tráfico registra es en las proximidades de la región de Madrid, con aproximadamente 6.000 vehículos al día. A medida que la carretera transcurre hacia el oeste, la intensidad de tráfico disminuye de manera progresiva: desde la localidad de Piedralaves, en el punto kilométrico 25, hasta el cruce con la AV-924, en el punto kilométrico 84, la intensidad de tráfico se mantiene ligeramente por debajo de los 2.000 vehículos al día; entre el cruce con la carretera AV-924 y el límite con Extremadura, la intensidad de tráfico experimenta un ligero repunte, hasta aproximarse a los 2.700 vehículos al día.

Y, entre otras cosas, también hay que tener en consideración lo que dice la Guía de Nudos Viarios 2012 sobre la transformación de estas... este tipo de intersecciones en glorietas cerradas, que en su apartado 6.2.1 la desaconseja porque no se da ninguna de las condiciones para las que se considera especialmente indicadas las glorietas cerradas; y solo tendría cabida una glorieta cerrada si los tráficos de cada itinerario fuesen similares.

Por tanto, creemos -pero, como digo antes, esto es más un tema técnico que tienen que estudiar los... los profesionales- no tiene cabida transformar estas dos glorietas partidas en cerradas. Otra cosa es que se tomen las medidas para mitigar



los accidentes de circulación que se producen por incumplimiento de la señalización, como, por ejemplo, la instalación de radares. Pero lo que tenemos claro desde este Equipo de Gobierno es que la seguridad de las carreteras de nuestra región es la mayor prioridad. Por tanto, creemos que es un tema muy importante a tener en cuenta y que debemos de dar, por supuesto, solución a ello para evitar accidentes. En eso yo creo que estamos todos de acuerdo. Muchas 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 Ricardo Gavilanes Fernández-Llamazares.

EL SEÑOR GAVILANES FERNÁNDEZ-LLAMAZARES:

Sí. Muchas gracias, presidente. Y buenos días a todos, señorías. El señor Hernández ha explicado la problemática que existe en esta carretera, en la CL-501, que transcurre por 80 kilómetros de la provincia de Ávila –discurre también por el valle del Tiétar–, y además existe un alto volumen de vehículos. En concreto, en las proximidades con la Comunidad Autónoma de Madrid existen hasta 6.000 vehículos; si bien, cuando se va aproximando hacia el este, ya va disminuyendo esa densidad de tráfico. En concreto, por ejemplo, desde la localidad de Piedralves, en el punto kilómetro 25, hasta el cruce con la... con la AV-924, en el punto kilométrico 84, la intensidad de tráfico mantiene... se mantiene ligeramente por debajo de los 2.000 vehículos.

Además, a lo largo de todo su trayecto, esta carretera, la CL-501, discurre también por cinco travesías, tiene accesos directos a caminos públicos o parcelas particulares y se encuentran esas dos intersecciones con las carreteras Ávila 910 y Ávila 924, cuyos centros se sitúan respectivamente en los puntos kilométricos que usted demanda, donde existe una glorieta partida, tipología aceptada para el tráfico que soporta la vía.

Las incorporaciones, además, desde la carretera secundaria se encuentran reguladas por señalización de ceda el paso, si se hace hacia el carril más próximo de circulación, y por la señal de stop o detención obligatoria, si se pretende cruzar la vía o incorporarse al carril más alejado de la circulación. Y en estos últimos casos, la señal vertical R-2 de detención obligatoria o stop se encuentra duplicada en ambas márgenes del carril de parada.

En estos puntos, además de acceso a la CL-501, en ambas intersecciones existe visibilidad suficiente para realizar todas las maniobras de incorporación a la carretera en condiciones de seguridad para la velocidad superior a la genérica de la vía.

Y además, dentro de los trabajos programados de conservación de carreteras, por parte de la Junta de Castilla y León también se adoptan las precauciones necesarias para que esté expedita y se pueda tener una visibilidad suficiente. Es más, en esa CL-501 y AV-910, en el dos mil veintiuno, se reforzó la señalización y el balizamiento en la carretera secundaria con resultado satisfactorio.

Además, está previsto, señor Hernández, realizar el refuerzo de señalización y balizamiento, así como la instalación de señalización de cruce inteligente que advierta a los usuarios de la vía principal de la presencia de vehículos que pretenden



incorporarse a la carretera en el cruce, reforzando el mensaje para los usuarios de la vía secundaria, consistente en que no disponen de prioridad.

Por lo que respecta al cerramiento de la glorieta. Pues, mire, este procurador ayer habló con el director general de Carreteras para ver qué posibilidades existen, teniendo en cuenta que si bien es cierto que existe esa accidentalidad –y además, como usted nos ha manifestado, ahora ha habido un triste fallecimiento hace... hace escaso tiempo–, qué posibilidad existe de poder cerrar esa glorieta o poner bandas reductoras que reduzcan la velocidad.

Y me dice el director general: “Mire, Ricardo, esto ya lo he consultado, y no se aconseja bajo ningún concepto cerrar esa glorieta”. ¿Por qué? Precisamente por lo que ha dicho la procuradora de Vox, que es porque se desaconseja la transformación de dichas intersecciones en glorietas cerradas conforme a un apartado, el 6.1, de la Guía de Nudos del dos mil doce, no dándose ninguna de las condiciones adecuadas para que se pueda cerrar esa glorieta; y solo tendría cabida una glorieta cerrada si los tráficos de cada itinerario fueran similares. Es decir, existe muchísimo más tráfico por la vía principal de la CL-501 que por las intersecciones. Por lo tanto, se desaconseja el cerrar la glorieta. Es más, dice que cerrar la glorieta, prácticamente con total seguridad, podría generar accidentes graves a los usuarios de la carretera CL-501 y obligaría además a parar todo el tráfico, incluso del itinerario preferente. Por eso nos dice que, conforme a esos informes técnicos –que es verdad que es una materia muy técnica–, no se podría cerrar esa glorieta.

Y digo: “Bueno, pues vamos a ver si por lo menos con las bandas reductoras se puede bajar la velocidad”. Y me dice: “La instalación de los reductores de velocidad tampoco es posible conforme al punto 3.2.1 de la Instrucción técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta de carreteras en la red de carreteras del Estado, tanto por la velocidad de la vía como por la ubicación fuera de la travesía”. Porque me dice: “Estas bandas reductoras se tienen que instalar en núcleos próximos donde exista habitantes y no en esta carretera, porque se desaconseja conforme a esa instrucción”. Y dice que “la posible instalación de bandas transversales de alerta en la carretera CL-501 sería una medida a tener en cuenta si las medidas previstas no funcionan, ya que, de acuerdo con la citada instrucción técnica, estas no deben de instalarse en esas proximidades o en esa vía”. Por lo tanto, existiría, señor Hernández, esa posibilidad.

Teniendo en cuenta estas circunstancias, pues no podemos aceptar esa proposición no de ley, pero no porque no queramos nosotros, sino porque es que así nos lo están transmitiendo desde la Dirección General por los informes técnicos. Y además, ya por último, indicar que está previsto colocar en el entorno del punto kilométrico 81 señales P-1 que adviertan del peligro por la existencia de un cruce con prioridad como se solicita en la propuesta de resolución. Y existe, además, una estrategia ya también encaminada a solucionar la problemática, que, como se ha expuesto, se produce también por el incumplimiento de ese... de esa señalización por parte de los propios conductores. Por ello, no podemos aprobar esa proposición no de ley. Nada más. Y 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 Eugenio Miguel Hernández Alcojor.

**EL SEÑOR HERNÁNDEZ ALCOJOR:**

Sí. Muchas gracias. De forma resumida. En primer lugar, agradecer a los procuradores señor Pascual y señora Gallego el voto favorable y el apoyo a esta proposición no de ley, que sí que entienden, precisamente, lo que viene a pedir, y no es otra cosa que la elaboración de un informe. Parece que de las intervenciones de la señora Suárez Villagrà, portavoz de Vox, y... y del señor Gavilanes, portavoz del Partido Popular, dan por hecho que ya estamos pidiendo que sean cerradas. Es decir, lo que este procurador y esta proposición no de ley traslada hoy aquí es que se emita verdaderamente un informe. A nosotros no nos sirve, señor Gavilanes, que el director general le haya dicho a usted, vía llamada telefónica, que los estudios desaconsejan; estudios desaconseja a nivel general, pero no hay un estudio a nivel particular sobre las características de este tramo. Ustedes me hablan de... bueno, me hablan, a ustedes le han pasado, a ambos dos, miembros de los partidos que están en el Gobierno, un informe para que hoy lo lean y expresen aquí la posición en negativo de esta... a esta proposición. Pero realmente yo le puedo garantizar que estoy allí prácticamente todos los días, que el tráfico que existe tanto por la AV-924, por la AV-910 es similar al que transcurre por la CL-501, que es la que se considera como vía más importante.

Y, efectivamente, como bien dicen, el tramo CL-501 desciende la intensidad de los vehículos, evidentemente, pues por la distancia que existe a una zona de más intensidad como es la Comunidad de Madrid; pero precisamente la localidad de Candeleda, a la que nos estamos refiriendo aquí -y ahí el señor Pascual puede dar y confirmar lo que estoy diciendo-, sí recibe un importante número de vehículos que proceden de la localidad de Talavera de la Reina y comarca, que también tienen relaciones comerciales con los pueblos del valle del Tiétar, y sobre todo los fines de semana a nivel turístico.

Por tanto, permítame que yo dude que... que diga que exista ahora mismo una diferencia muy importante entre la intensidad de tráfico que circula por la CL-501 y la intensidad del tráfico que circula por la... por las dos... por las dos vías de titularidad provincial: la AV-914 y la AV-910... o la AV-924 -perdón-.

Por tanto, aquí lo que estábamos pidiendo es que eso que ustedes dicen aquí hoy se refleje en un documento, por escrito, que se tenga, que se pueda presentar, que se pueda debatir sobre él. Aquí no se está pidiendo que se cierren directamente, estamos diciendo que lo que le ha dicho a usted verbalmente, en este caso el director general, lo hagan vía un documento oficial, que es lo que estamos pidiendo.

Por lo tanto, lamentando su voto negativo, pues yo creo que flaco favor están haciendo ustedes a los ciudadanos que circulan por allí; flaco favor hacen a la... a la gente que ha tenido percances y que han tenido accidentes; y flaco favor hacen si de aquí en adelante se vuelven a producir accidentes, lamentablemente, con fallecidos.

Yo insisto que aquí lo único que nos están diciendo ustedes es algunas medidas que se van a tomar, hablan de una buena visibilidad, hablan de una buena señalización. Claro, lo damos por hecho, ¡solo faltaría que fueran rotondas ubicadas en un lugar que no reunía condiciones para que estuvieran ahí ubicadas! Pero, insistir, cuando... -y además lo ha pronunciado o lo ha enumerado la señora Suárez Villagrà que no existe, cuando se construyó la carretera, ningún estudio que avalara o que



dijera la... la accidentalidad de la misma; es que era una carretera de nueva construcción, nunca existía ahí... o sea, no es una conversión de una carretera pequeña a una carretera de otras características. Nunca existía. El tramo desde el kilómetro 60 al 84 es una nueva construcción, por lo tanto, no podía haber ningún tipo de información relativa con anterioridad al tipo de tráfico o al tipo de accidentabilidad que puede haber en ellas.

Repito: lamento que se vote en contra de esta... de esta proposición, porque, repito, no tenía más alcance que aquel de que realmente se hiciera un informe, que existiera y que arrojara información para tomar medidas sobre las mismas. Y, desde luego, pues creo profundamente que se equivocan con su voto en contra en relación a este asunto. Ya se lo trasladaremos a las personas que lo tengan que saber, a los estamentos, que en este caso el Partido Popular y Vox votan en contra de la seguridad vial de un tramo en el que se ha demostrado con números que sí que existe una accidentabilidad. Y que, si tan bien están y si tan desaconsejables las medidas que aquí se piden, pues, desde luego, los accidentes siguen estando ahí presentes; y, por tanto, medidas habrá que tomar. Y ustedes, con su voto, no lo están haciendo. Muchas gracias.

Votación PNL/000543

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. No hay abstenciones. El resultado de la votación son ocho votos a favor, diez votos en contra. En consecuencia, queda rechazada la proposición no de ley debatida.

Un segundo, por favor. *[Los portavoces de los Grupos Parlamentarios Popular y Socialista se acercan a la Presidencia de la Comisión].*

Indicarles que la persona que va a hacer la proposición no de ley siguiente está entrando en el garaje. Entonces, vamos a esperar un par de minutitos, si no les importa, y así ya damos continuidad a la Comisión para no tener que suspender.

Muchas gracias a todos. Por el señor secretario se dará lectura del cuarto punto del orden del día.

PNL/000497

EL SECRETARIO (SEÑOR PABLOS ROMO):

Cuarto punto del orden del día: **Proposición no de ley número 497, presentada por los Procuradores doña Rosa María Rubio Martín, doña Laura Pelegrina Cortijo, don Fernando Pablos Romo y don Juan Luis Cepa Álvarez, instando a la Junta de Castilla y León a que dote una partida presupuestaria suficiente y adecuada para proceder al arreglo y reparación del firme, antes del treinta de septiembre del dos mil veintitrés, de la carretera SA-605, entre los puntos kilométricos 4 y 6, a su paso por San Cristóbal de la Cuesta (Salamanca), publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 134, de trece de abril de dos mil veintitrés.**

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

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

LA SEÑORA RUBIO MARTÍN:

Bueno. Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias a todos por la deferencia que han tenido conmigo esta mañana, pero hay tiempos que no se pueden controlar. Presentamos, debatimos, una proposición no de ley que es clara, concreta, de justicia, y por ello voy a ser muy muy breve, casi que como el receso que han hecho.

Como consta en los antecedentes de la PNL, debido a las terribles consecuencias tan tremendas de la borrasca Filomena, que se desarrolló entre el seis y el once de enero del dos mil veintiuno, entre muchas de las carreteras afectadas, una de ellas fue las SA-605. La SA-605 es la carretera que comunica Salamanca con Fuentesauco; comunica la propia ciudad de Salamanca con las poblaciones de Villares de la Reina, San Cristóbal de la Cuesta, La Vellés, Arcediano y Aldeanueva de Figueroa. La SA-605 atraviesa el término municipal de San Cristóbal entre los kilómetros 4 y 6; es obligatorio el paso de todos los habitantes de San Cristóbal por esta carretera para llegar al... al municipio.

Este tramo lleva desde enero del dos mil veintiuno -estamos hablando de hace ya dos años y medio- en un estado lamentable. Y cuando digo lamentable es verdaderamente lamentable: con agujeros en el firme y con baches que provocan daños en los vehículos que transitan cada día por ella. El tráfico que soporta la carretera es elevado porque no es solo una vía de comunicación -como les he explicado- entre San Cristóbal de la Cuesta y Villares de la Reina, La Vellés, Arcediano, Aldeanueva y llega hasta Fuentesauco, sino que diariamente todos los habitantes de San Cristóbal de la Cuesta atraviesan por... por esa carretera para ir a las diferentes calles del municipio.

La petición para reparar esta carretera se ha solicitado por varias vías. El partido... el Grupo Parlamentario Socialista ha intentado y ha seguido los canales que ha considerado correctos y adecuados. Lo primero, esperar a que la Junta la arreglara, que era lo lógico, puesto que la carretera quedó muy dañada cuando la borrasca; lo esperable y lo deseable era que la Junta hubiera actuado de *motu proprio*, cosa que no hizo.

Al no darse esa situación, el Grupo Parlamentario Socialista presentó enmiendas a los Presupuestos de... del año dos mil veintitrés pidiendo una partida presupuestaria para arreglar la carretera; y la enmienda fue rechazada por el Partido Popular y Vox.

El propio Ayuntamiento de San Cristóbal de la Cuesta ha presentado y ha solicitado que se arregle la carretera; han presentado mociones, que han sido, lógicamente, apoyadas por todos los grupos parlamentarios, como no puede ser de otra manera. Bueno, hasta el propio alcalde nos trasladaba que no quería creer que la... el arreglo de la carretera o la dejadez -me van a permitir que lo califique así- por parte de la Junta de Castilla y León tuviera algo que ver con el color político del Ayuntamiento.



Pero la realidad es que dos años y medio después del... de la borrasca Filomena así están las cosas. Esto nos ha obligado a presentar esta proposición no de ley, que es que a mí me parece que es de justicia. Quiero decir, es una competencia autonómica, la carretera está en mal estado, es competencia de la Junta de Castilla y León, y es obligatorio y urgente el repararla. Y, hombre, apelar aquí a la urgencia después de dos años y medio, como ustedes comprenderán, los ciudadanos de San Cristóbal de la Reina difícilmente... difícilmente lo entienden.

Es que yo, por mi parte, es que tengo poco más que añadir, porque la situación es esta: la carretera está en muy mal estado, la competencia es de la Junta de Castilla y León y hay un presupuesto, el más grande de la historia, el más alto de la historia, de la Junta de Castilla y León. ¿El arreglo de esta carretera? Pues yo no soy técnico y no puedo cuantificar, pero, vamos, seguro que con los 13.000 millones tenemos más que... más que de sobra.

Así que, por mi parte, nada más. Y esperando contar con el apoyo de todos los grupos parlamentarios a esta proposición no de ley, paso a leerles la propuesta de resolución: "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a que dote la partida presupuestaria suficiente y adecuada para proceder al arreglo y reparación del firme, antes del treinta de septiembre del dos mil veintitrés, de la carretera SA-605, entre los puntos kilométricos 4 y 6, a su paso por San Cristóbal de la Cuesta, Salamanca". Nada más. Y muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

EL SEÑOR PASCUAL MUÑOZ:

Gracias, presidente. Bueno, pues entiendo que, si en los Presupuestos ya se votó que no, pues yo creo que no va a variar mucho la votación del Partido Popular y de Vox hoy.

Mi voto, en cambio, ya le adelanto que sí será a favor. Y, con la exposición que ha hecho usted y el texto que nos ha entregado, no creo que haya mucho más que añadir. Simplemente decir que las carreteras tienen que estar en perfecto estado de conservación y mantenimiento, y parece que todos los grupos estamos de acuerdo en ello, pero después los hechos son diferentes.

Si apelamos siempre a la vertebración del territorio, a la despoblación, a llenar de vida a los pueblos, pues es esencial contar con un adecuado sistema de comunicaciones que permita a los ciudadanos desplazarse en el menor tiempo posible y en buenas condiciones de seguridad. Y no les digo nada, pero voy a empezar a hablar en esta Comisión de lo que es el transporte sanitario. No se dan ustedes cuenta. Tenían que montarse alguna vez en una camilla, o ir atrás trabajando, por estas carreteras que tenemos en esta Comunidad. Yo, bueno, de momento... pues, bueno; pero los pacientes pegan saltos, ¿eh?, pegan saltos por todos los lados, y eso les descompensa muchísimo. No se habla, pero debería hablarse del transporte sanitario. Estamos mejorando mucho los vehículos, mucho la cobertura del transporte sanitario, pero las carreteras son una pena. Bueno, muchas gracias.

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

Muchas gracias, señoría. 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 poco más tampoco... también que decir a este punto, puesto que es un suma y sigue de todo lo que se ha venido hablando durante la mañana, ¿no?, que las carreteras autonómicas somos conscientes de que tienen que estar bien, pero la evidencia muestra pues que no lo están por distintas circunstancias: unas por el paso del tiempo y la dejadez en cuanto a la atención y la inversión y otras por factores climáticos que aceleran pues el deterioro y, con ello, pues el firme. Y como bien ha expuesto el ponente anterior, con unos añadidos, cuando estamos hablando, por ejemplo, de enfermos que van en camilla y necesitan una cierta estabilidad. Y esto, que es la realidad, pues aquí se niega de forma constante y reiterada.

Hay una responsabilidad de la Administración de tener pues las propiedades en un estado correcto y adecuado, igual que le corresponde al particular. Y la Administración ahí es bastante exigente, ¿no?, nadie le privaría de una responsabilidad el tener un edificio en mal estado y causar un daño a un viandante. Pues aquí parece que hay un accidente por una reparación no adecuada, o hay un accidente, y nunca hay ninguna responsabilidad. Que quizá deberíamos de ser conscientes de ese tema, a efectos de buscar soluciones y no siempre balones fuera de crisis económicas, de falta de presupuestos; que, curiosamente, aprueba aquel que niega ahora la mayor. Con lo cual, esto es como un contrasentido y una lucha constante contra no sabemos qué.

Sin más dilaciones, nuestro apoyo a cosas evidentes y necesarias, como... que son reparaciones en firme de municipios que se ven atravesados por carreteras; carreteras que quizá la ejecución no fue correcta o las... o los factores climáticos fueron tan intensos que no han supuesto pues el mantener o el adecuarlo a un tiempo que parecía que era el correcto para dar un servicio adecuado; pero que la realidad muestra que hay una obligación de conservación y mantenimiento, de que pasa el tiempo, y esto no hace sino agravar el problema inicial. Así que 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 por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra la señora procuradora doña Susana Suárez Villagrà.

LA SEÑORA SUÁREZ VILLAGRÀ:

Muchas gracias, presidente. Cierto es que, en concreto, la borrasca Filomena afectó a muchas vías, pero, en general, tanto el frío como el calor extremo, como venimos diciendo Comisión tras Comisión, las condiciones meteorológicas, unidas al desgaste que produce el peso del tráfico, dan lugar a este tipo de problemas.



Este... esto deteriora tanto el asfalto como modifica el suelo, que se va desquebrajando, va perdiendo firmeza, y aparecen grietas y baches que dificultan mucho la conducción. Por ello, en función de los informes técnicos sobre el estado de las carreteras que se emiten desde los servicios territoriales respectivos, se redactan proyectos específicos de... de refuerzo y renovación.

Respecto al tráfico en el tramo comprendido entre Villares de la Reina a La Vellés en la SA-601, que incluye la travesía a San Cristóbal de la Cuesta, tiene un tráfico de 2.103 vehículos al día, de los cuales un 5 % son de tráfico pesado. Y esta... y esta es la que se encuentra en peor estado, la travesía esta de San Cristóbal de la Cuesta, como... como ha dicho la procuradora, pero nos consta que se va a proceder a su reparación.

Aunque lo que me ha llamado la atención es que ustedes ponen una fecha límite de antes del treinta de septiembre del dos mil veintitrés, que no... no lo ha aclarado, y no sé muy bien por qué, pero yo creo que lo importante es que, si está en tan mal estado, pues que se arregle cuanto antes. Muchas 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 Ramiro Felipe Ruiz Medrano.

EL SEÑOR RUIZ MEDRANO:

Muchas gracias, señor presidente. Señorías, buenos días. Me gustaría iniciar esta intervención pues con algo que ya he dicho de forma reiterada en esta Comisión, que es que la Consejería de Movilidad y Transformación Digital, a través de la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras, tiene un claro compromiso en materia de seguridad, que es ir reduciendo año tras año el número de accidentes que se producen en nuestra red viaria.

En el día de hoy estamos debatiendo distintas iniciativas a través de fórmulas como es la PNL, todas ellas del Grupo Parlamentario Socialista, y buscando yo creo que mejorar el estado de la red viaria autonómica; e incluso alguna que no se corresponde a la red viaria autonómica, como ha sido la PNL número 2 que hemos debatido; pero todas con un último fin, que es mejorar la seguridad y que es facilitar la movilidad de los ciudadanos. En ese fin yo creo que todos coincidimos, y ese también es el objetivo final de la propia Consejería.

Como saben sus señorías, Castilla y León tiene la red de carreteras más extensa de España: 33.157 kilómetros; de los que 11.544 forman la red autonómica -la mayor también de todas las Comunidades- y el resto de los kilómetros se reparten entre las carreteras de las nueve diputaciones provinciales, más los 5.613 que integran la red de carreteras del Estado.

Lo que también es evidente es que las limitaciones presupuestarias pues son las que las que son, y, por lo tanto, hay que priorizar las actuaciones a acometer. Y esta priorización pues debe venir y debe estar garantizada por los criterios técnicos y avalados por los correspondientes informes y las necesidades o urgencias que hubiera lugar.



Y en este punto del orden del día estamos hablando de la carretera SA-605, que une –como ya se ha dicho– Salamanca con el límite de la provincia de Zamora, y que su catalogación, así como sus 25 kilómetros y 400 metros, corresponderían a la red complementaria preferente, de los 654 kilómetros que agrupa en esta categoría pues de carreteras la provincia de Salamanca.

Según los criterios técnicos y según la información que se nos traslada desde la Dirección General, se estima que el estado de dicha carretera no necesitaría un tratamiento especial o distinto a obras en su mismo estado. Otra cosa, otra cosa, es la travesía de San Cristóbal de la Cuesta, donde sí que es cierto, y que debido a las nevadas o a otras cuestiones, su estado es más deficiente, y que necesitaría en ese kilómetro y medio referido una actuación más rápida y más profunda. Sin olvidarnos que, en caso de urgente necesidad, la Consejería siempre pues hace uso del contrato de conservación que mantiene con las empresas o también, complementariamente, de otras actuaciones que se pueden realizar a través de los servicios propios de las Delegaciones Territoriales.

En resumen, la conservación y el mantenimiento del patrimonio viario de titularidad autonómica va a seguir garantizado. Decía mi compañera, la señora Suárez, que estaba previsto contratar una actuación en esta travesía en este mismo año. Miren, yo durante esta Comisión también he preguntado al respecto, y me aseguran que fue el pasado día quince cuando ya se adjudicó a Gecocsa la actuación referida; en concreto, con un plazo de ejecución de dos meses. Por lo tanto, entendemos que lo que se solicita en la parte resolutive de la PNL pues ya está en claras vías de solución por parte de la Junta de Castilla y León; y esperemos que suponga una mejora en la adecuación de las condiciones a las cuales hoy se encuentra. No sé si será en el mes de septiembre o será en el mes de octubre, pero estoy seguro que no más tardando esa obra estará ejecutada. Por todo ello, entendemos... vamos a votar que no, porque la obra ya está... ya está en marcha ¿eh? 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, la señora procuradora doña Rosa María Rubio Martín.

LA SEÑORA RUBIO MARTÍN:

Muchas gracias, señor presidente. Bueno, gracias, señor Pascual, de Por Ávila, y señora Alicia Gallego, de UPyL, por el apoyo a la proposición no de ley y por votar a favor.

Bueno, señora Suárez, señor Medrano, de Vox y Partido Popular, bueno, es la SA-605, no la 601; como solo veníamos a hablar de una carretera, pues por lo menos que la diga bien, señora Suárez. Luego, dice usted que por qué hemos puesto fecha límite treinta de septiembre. Pues, mire, es que esto viene de hace dos años y medio, dos años y medio. Para ser una carretera, como ha dicho el señor Medrano, que está dentro de la catalogación de “preferente” en Salamanca; pues menos mal que es preferente, porque, si no fuera preferente, se acaba la legislatura, empezamos otra, y todavía... y todavía estaría sin... sin arreglar. La fecha límite se puso el treinta de septiembre porque la PNL se registró el veintinueve de marzo del dos mil



veintitrés. Entendíamos que en seis meses iba a dar tiempo, por una lógica de funcionamiento parlamentario, hasta que ha llegado Vox a las Cortes de Castilla y León, que iba a dar tiempo a debatir la proposición no de ley, aprobarse y ejecutarse. Pues ninguna de las tres cosas, por lo que estoy viendo.

Y, bueno, creo que nadie se tiene que llevar a sorpresa que esta PNL esté... esté presentada, porque ustedes ya conocían la situación de la carretera porque hemos presentado una enmienda. ¿O ustedes votan las enmiendas al peso? Como son del PSOE, voto en contra sin mirar el contenido de la enmienda. Porque, señor Medrano, me ha dado usted a entender eso, ¿no? Parece como que se vienen a enterar ahora que se ha convocado la... la Comisión de que esta carretera está en esta situación. Lo que digo: será que votan las enmiendas al peso.

El estado de la carretera está así por la borrasca Filomena, no está por otras circunstancias; por otras circunstancias está, además, peor. Y esa y otras carreteras. Porque, como bien decía el señor Pascual, de vergüenza cómo están las carreteras autonómicas de esta... de esta Comunidad, de competencia autonómica de esta Comunidad. Y esta así por... por la borrasca Filomena de hace dos años y medio; se les tenía que caer a ustedes la cara de vergüenza. Cuanto menos, eso.

Luego me dice que está ya hecho la contratación el día quince. ¿Entiendo que se refiere usted al quince de junio? ¿Al quince de junio de ahora, de este mes? Pero ¿documentación no tiene usted ninguna para enseñarla? ¿Me tengo que fiar de la palabra del Partido Popular? Pues va a ser que no. Y, en todo caso, si ya está adjudicado el día quince y tiene dos meses de ejecución, pues en agosto estaría terminada. Con lo cual, se cumple la premisa de la propuesta de resolución, ¿por qué van a votar en contra? Pues no lo entiendo.

Si están de acuerdo en que la carretera está mal (oye, todos los grupos parlamentarios han dicho lo mismo), que la carretera es de competencia autonómica (todos los grupos parlamentarios han dicho lo mismo), que con 13.000 millones yo creo que nos va a llegar (todos los grupos parlamentarios estamos de acuerdo). Y, además, encima se pone usted la medallita esta mañana, señor Medrano, diciendo: "No, es que mire usted, señora Rubio, no se había enterado que es que, aunque esto lleva así dos años y medio y usted registró la PNL hace cuatro meses, ya está contratado el día quince de junio". Y entonces, dice usted: "Y ahora lo vamos a votar a favor, porque la Junta de Castilla y León y el Partido Popular es mejor que nadie". Dice usted: "No, pues lo voto en contra". ¿Con qué argumentación? ¿Con qué argumentación, con que han vuelto a perder las elecciones en San Cristóbal de la Cuesta? Porque yo otro argumento de verdad no le veo, me van a perdonar.

Es que yo pensaba que esto iba a ser... como yo no he estado en el resto de la... de la Comisión, por lo que estoy oyendo, las cosas han ido muy bien, como siempre, que es votando todo en contra y no aprobando nada. Pero claro, cuando uno... una viene -me van a perdonar- con una PNL tan sencillita como es esta, tan de justicia como es esto, que digo yo que los 3.000 castellanos y leoneses que más o menos diariamente están afectados por el tránsito de esta carretera, o 1.500, o uno que fuera, y es que tampoco. Me mira usted con cara complaciente, pero yo -me va a disculpar- pero es que... es que no doy crédito, es que no doy... cada día doy menos crédito de lo que pasan en las Comisiones. Cuando no se puede hacer, porque no se puede hacer, y cuando se puede hacer, pues tampoco. *[Murmullas]*.



Que no, no se está haciendo. No, haciendo, no se está haciendo. Porque, mire, yo vivo al lado y usted no, entonces paso cada día, prácticamente cada día, por esa carretera. Pero es que esta mañana he pasado, pero es que esta mañana para venir aquí he pasado, y sé en el estado en el que está la carretera, y no están haciendo nada.

Y lo de que velan ustedes por la seguridad de los castellanos y leoneses, pues, mire, además me voy a ver obligada a decir –cosa que no quería, pero es así– es muy cuestionable; porque aquí se aprobó una proposición no de ley hace ya muchos meses –¿verdad, señor Gavilanes?–, muchos meses, para tomar una solución en una carretera en el municipio de Arcediano, donde falleció una mujer por un accidente de tráfico por la mala señalización de la carretera, y todavía está sin resolver.

Les importa a ustedes la seguridad de los castellanos y leoneses lo que yo les diga; lo que yo les diga. A ustedes lo único que le importa es engañarlos para que metan el voto en la urna, punto pelota, todo lo demás, permítanme la expresión –que es muy vulgar–, pero les trae a ustedes al paio; porque encima se ríen del resto de... se ríen de los castellanos y leoneses y del resto de los grupos parlamentarios. De verdad, poco más que decir, porque da pena.

Votación PNL/000497

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. No hay abstenciones. El resultado de la votación son ocho votos a favor, diez votos en contra. En consecuencia, queda rechazada la proposición no de ley.

Se levanta la sesión, siendo las doce treinta y tres.

[Se levanta la sesión a las doce horas treinta y tres minutos].