



COMISIÓN DE MOVILIDAD Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL

PRESIDENCIA DON EMILIO JOSÉ BERZOSA PEÑA

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

ORDEN DEL DÍA

1. Proposición no de ley, PNL/000633, 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 2024 comiencen las obras de la variante de Manganeses de la Lampreana (Zamora), correspondiente a la carretera ZA-714, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 197, de 5 de octubre de 2023.
2. Proposición no de ley, PNL/000662, presentada por los Procuradores Dña. Laura Pelegrina Cortijo, Dña. Elisa Patricia Gómez Urbán, D. Pedro Luis González Reglero, D. José Francisco Martín Martínez y Dña. María Isabel Gonzalo Ramírez, instando a la Junta de Castilla y León a adoptar las medidas necesarias para modernizar y garantizar el adecuado mantenimiento de la estación de autobuses de Valladolid y a fijar un plazo para la construcción de una nueva estación de autobuses en el barrio de las Delicias de esa ciudad, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 210, de 9 de noviembre de 2023.
3. Proposición no de ley, PNL/000663, presentada por los Procuradores D. Jesús Guerrero Arroyo, Dña. María Consolación Pablos Labajo, D. Rubén Illera Redón, Dña. Laura Pelegrina Cortijo, D. Javier Campos de la Fuente, D. Pedro Luis González Reglero, D. José Ignacio Martín Benito y D. Fernando Pablos Romo, instando a la Junta de Castilla y León a realizar el arreglo integral de la carretera P-110 antes de finalizar el año 2024, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 210, de 9 de noviembre de 2023.
4. Proposición no de ley, PNL/000679, presentada por los Procuradores D. José Ángel Ceña Tutor, Dña. Leila Vanessa García Macarrón y D. Juan Antonio Palomar Sicilia, instando a la Junta de Castilla y León a que en el año 2024 se redacte un proyecto para el ensanche, mejora del firme y de la seguridad vial de la carretera SO-154 y a que se finalice la ejecución de dicho proyecto antes del final de la presente legislatura, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 210, de 9 de noviembre de 2023.



SUMARIO

	<u>Páginas</u>
Se inicia la sesión a las diez horas treinta y un minutos.	11059
El presidente, Sr. Berzosa Peña, abre la sesión.	11059
Primer punto del orden del día. PNL/000633.	
El secretario, Sr. Pablos Romo, da lectura al primer punto del orden del día.	11059
Intervención del procurador Sr. Martín Benito (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	11059
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pascual Muñoz (Grupo Mixto).	11061
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Gallego González (Grupo UPL-SORIA ¡YA!).	11061
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Calvo Enríquez (Grupo VOX Castilla y León).	11062
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Ranedo Gómez (Grupo Popular).	11063
Intervención del procurador Sr. Martín Benito (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	11065
El presidente, Sr. Berzosa Peña, somete a votación, en los términos fijados por su proponente, la proposición no de ley número 633. Es rechazada.	11067
Segundo punto del orden del día. PNL/000662.	
El secretario, Sr. Pablos Romo, da lectura del segundo punto del orden del día.	11067
Intervención de la procuradora Sra. Pelegrina Cortijo (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	11068
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pascual Muñoz (Grupo Mixto).	11071
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Gallego González (Grupo UPL-SORIA ¡YA!).	11072
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Carrera Noriega (Grupo VOX Castilla y León).	11073
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Gavilanes Fernández-Llamazares (Grupo Popular).	11075
Intervención de la procuradora Sra. Pelegrina Cortijo (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	11076
El presidente, Sr. Berzosa Peña, somete a votación, en los términos fijados por su proponente, la proposición no de ley número 662. Es rechazada.	11079

**Tercer punto del orden del día. PNL/000663.**

El secretario, Sr. Pablos Romo, da lectura al tercer punto del orden del día.	11079
Intervención del procurador Sr. Guerrero Arroyo (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	11079
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pascual Muñoz (Grupo Mixto).	11080
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Gallego González (Grupo UPL-SORIA ¡YA!).	11081
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Suárez Villagrà (Grupo VOX Castilla y León).	11082
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Blanco Muñiz (Grupo Popular).	11083
Intervención del procurador Sr. Guerrero Arroyo (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	11084
Intervención del procurador Sr. Blanco Muñiz (Grupo Popular).	11087
El presidente, Sr. Berzosa Peña, somete a votación, en los términos fijados por su proponente, la proposición número 663. Es rechazada.	11087

Cuarto punto del orden del día. PNL/000679.

La vicepresidenta, Sra. Calvo Enríquez, da lectura al cuarto punto del orden del día.	11087
Intervención de la procuradora Sra. García Macarrón (Grupo UPL-SORIA ¡YA!) para presentar la proposición no de ley.	11087
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pascual Muñoz (Grupo Mixto).	11090
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Suárez Villagrà (Grupo VOX Castilla y León).	11091
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pablos Romo (Grupo Socialista).	11092
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Ruiz Medrano (Grupo Popular).	11093
Intervención de la procuradora Sra. García Macarrón (Grupo UPL-SORIA ¡YA!) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	11094
El presidente, Sr. Berzosa Peña, somete a votación, en los términos fijados por su proponente, la proposición no de ley 679. Es rechazada.	11096
El presidente, Sr. Berzosa Peña, levanta la sesión.	11096
Se levanta la sesión a las doce horas cuarenta y un minutos.	11096



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

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Buenos días a todos. Se abre la sesión, siendo las diez y treinta y uno. ¿Algún grupo parlamentario tiene que comunicar alguna sustitución? Veo que no. Por lo tanto, por el señor secretario se dará lectura al primer punto del orden del día.

PNL/000633

EL SECRETARIO (SEÑOR PABLOS ROMO):

Muchas gracias, señor presidente. Primer punto del orden del día: **Proposición no de ley número 633, 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 veinticuatro comiencen las obras de la variante de Manganeses de la Lampreana (Zamora), correspondiente a la carretera ZA-714, publicada en la Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 197, de cinco de octubre 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 diez minutos.

EL SEÑOR MARTÍN BENITO:

Gracias, presidente. Buenos días. Manganeses de la Lampreana es un pueblo de la provincia de Zamora, situado en la Tierra de Campos; tenía, en dos mil veintidós, 454 habitantes; y por él transcurre una carretera de titularidad autonómica, la Zamora 714, que le une con Rionegro del Puente... perdón, con... con Riego del Camino, donde conecta con la Nacional 630 y con la Autovía de la Plata.

La carretera Zamora 714 une la provincia de Valladolid desde San Pedro de Latarce con Riego del Camino, atravesando varias poblaciones de la provincia de Zamora: Belver de los Montes, Castronuevo de los Arcos, Arquillos, Pajares de la Lampreana, la ya citada Manganeses de la Lampreana y Riego del Camino. El término de Manganeses por el que transcurre esta carretera está en el ámbito del Espacio Natural de la Reserva de las Lagunas de Villafáfila. Una zona muy transitada por el turismo de naturaleza, que afecta a varios términos: a Revellinos, San Agustín del Pozo, Tapioles, Villafáfila, Villalba de la Lampreana, Villarrín de Campos, estos de manera total; y, parcialmente, los términos de Manganeses, de Cañizo, de Cerecinos, de San Martín y de Villárdiga.

En el año dos mil cuatro, la Junta de Castilla y León llevó a cabo obras de modernización, ensanche y mejora de la plataforma de la Zamora 714 entre Manganeses y Riego del Camino, con una inversión aproximada en torno al millón de euros. Finalmente, la carretera tuvo un ancho de calzada de tres metros por cada carril y medio metro por arcén.



Entonces –y esto ya hace casi 20 años– se justificaba esta obra de ensanche de la calzada porque la carretera –y cito literalmente– “soporta un elevado tráfico local de vehículos pesados debido a la actividad económica de la zona”. Lo digo como aviso para navegantes, porque últimamente los grupos de la Oposición aluden a que las carreteras de la provincia de Zamora tienen poco tráfico y por eso no hay que hacer las variantes. Un argumento que se cae siempre por su propio peso.

Después de esta obra de hace 19 años, la Junta de Castilla y León diseñó la variante de Manganeses de la Lampreana, que, sin embargo, no se ha llevado o no se ha llegado a realizar. Como es sabido, en el... estaba contemplada esta variante en el plan de carreteras, tan conocido, tan citado, tan poco ejecutado, como fue el Plan Autonómico de 2004... bueno, primero el del 2004-2008, después 2008-2020, al que nos hemos referido –este último– en varias ocasiones. Y, efectivamente, esta variante de Manganeses de la Lampreana pues, al igual que sucedió con otras 14, no se llegó a ejecutar, como reconoció la Junta de Castilla y León en respuesta a una pregunta parlamentaria que le hicimos los procuradores socialistas de la provincia de Zamora.

Nosotros, como son ustedes conscientes, venimos constantemente insistiendo e instando a la Junta de Castilla y León a que cumpla los compromisos adquiridos. Los compromisos son para cumplirlos, salvo que esto no se lleve a efecto por parte de la Junta de Castilla y León. Pero no les quepa duda que desde el Grupo Socialista continuaremos insistiendo, como venimos haciéndolo, a que los compromisos que se hicieron ante los ciudadanos, y además por escrito –porque a veces, en el calor de una declaración, en el calor de un mitin, pues se suelen soltar promesas que se lleva el viento; pero, como decía creo recordar que era Poncio Pilato, “lo escrito, escrito está”, el valor de la escritura, el fijar el compromiso o la palabra por escrito, parece, al menos desde un punto de vista tradicional, a que obliga más que las palabras, que se lleva el viento–, y como este compromiso está en los planes de carreteras, pues nosotros vamos a seguir insistiendo una y otra vez ante esta Comisión a que se cumplan.

En el caso de Manganeses de la Lampreana, lo hacemos hoy, como hemos hecho otras veces con otras carreteras, también de la zona de Campos, como Cañizo, Castronuevo, San Martín de Valderaduey, Villárdiga, etcétera; al igual que lo haremos con el resto de compromisos relacionados con la red viaria autonómica de la provincia de Zamora, le moleste al partido en el Gobierno o le moleste al partido que lo sustenta, nos da exactamente igual. Nosotros venimos a defender los intereses de... y el bienestar de los ciudadanos de la provincia de Zamora, en este caso de la Tierra de Campos en particular, que son los que más a diario transitan por esta carretera.

Pero es verdad –como ya les decía– que es una carretera que también soporta el tránsito de muchos viajeros amantes de la naturaleza, que se acerca al Espacio Natural de las Lagunas de Villafáfila y a contemplar la riqueza avícola de estas tierras terracampinas. Por cierto, entramos ya en la temporada alta... en la temporada media-alta –la temporada alta es el mes de enero–, y a partir de esta fecha es cuando la Reserva de la Lagunas de Villafáfila recibe un mayor número de visitantes.

Bueno, por eso nosotros presentamos esta propuesta de resolución, que es del mismo tenor que las últimas que hemos debatido. Pero bueno, voy a fijar el texto, aunque ya la conozcan todos ustedes. No hay nuevo... nada nuevo bajo el



sol, como me imagino que tampoco habrá nada nuevo en la fijación de los grupos que tenemos enfrente. Enfrente, que no enfrentados. “Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a que a lo largo del año de dos mil veinticuatro comiencen las obras de la variante de Manganeses de la Lampreana, en la provincia de Zamora, correspondiente a la carretera Zamora 714”. Por mi parte, nada más. 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 don Pedro José Pascual Muñoz.

EL SEÑOR PASCUAL MUÑOZ:

Gracias, presidente. Buenos días, señorías. Pues, una vez más, debatimos en esta Comisión sobre los incumplimientos de la Junta de Castilla y León en materia de carreteras. Una vez más, hablamos de las variantes de población contempladas en el famoso Plan 2008-2020, que se ha quedado sin ejecutar. No creo que los argumentos para no apoyar estas iniciativas difieran mucho de los que nos han venido dando hasta ahora: que las circunstancias económicas no lo permiten, que no hay disponibilidad presupuestaria o que hay otras actuaciones y otros proyectos más relevantes; porque es lo que vemos miércoles tras miércoles cuando se celebra esta Comisión.

Y si hay una conclusión que debemos tener todos clara aquí es que el Plan de Carreteras 2008-2020 solo acumula incumplimientos; y lo que en su momento la Junta de Castilla y León consideró que era una prioridad, ahora, parece que ha dejado de serlo. Bueno, no quiero repetirme mucho, porque todos los días decimos lo mismo, porque hablamos en cada Comisión: de seguridad, de facilitar la vida de los vecinos, tanto de los que transitan en vehículo como de los viandantes. Y, además, como les digo, eso también lo entendieron los miembros de la Junta de Castilla y León en su momento, al incluir estas variantes de población en el Plan Autonómico de Carreteras. O sea, que no tengo mucho más que decir, salvo requerir urgencia, al menos en elaboración del nuevo plan de carreteras pendiente. Nuestro voto será a favor de esta proposición no de ley. 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, hoy se trae una variante en la que se denota la... la falta de ejecución de la misma, argumentando siempre la Junta, responsable de este Plan Regional de Carreteras, que viene ya del dos mil ocho, y por lo tanto muchos incumplimientos recogidos en el mismo, en... en la falta de consignación debido a esa crisis económica que imposibilitan su ejecución. Con lo cual, parece un contrasentido claro que en quien corresponde su ejecución se justifique a sí misma con esa falta de presupuesto y no haya hecho nada



para modificar, adaptar y, sobre todo, el fin que tiene este plan regional, que es dar seguridad, dar en todo caso la movilidad necesaria para que todos los territorios sean accesibles, tengan las mismas circunstancias de seguridad y, sobre todo, la igualdad entre los ciudadanos vivan donde vivan; que al final es el objetivo de... de todos los que estamos aquí presentes.

También es verdad que, como se ha puesto de relieve por parte del ponente, esta... esta variante sería importante para mejorar la conexión de la autovía de la Ruta de la Plata. Es decir, esta... esta vía, que es tan importante, puesto que nos comunica con distintas Comunidades –cuatro Comunidades–, atraviesa desde Sevilla a Gijón; y, por lo tanto, daría lugar a esa conexión, o mejoraría en esa conexión, y modernizaría, en todo caso, nuestro territorio. Poco más que decir, puesto que ni la... ni el plan regional, que ya inició pues el consejero, en todo caso, Antonio Silván, en épocas anteriores se ha cumplido, justificando siempre en el mismo concepto, que es la falta de consignación, poco futuro ante la situación que se nos avecina, en cuanto que no hay ni siquiera un presupuesto a la vista que diera lugar a contar con todas estas necesidades que día a día se ponen de manifiesto en estas Comisiones y por parte de los ciudadanos, que es el objetivo de quien hace política.

Por lo tanto, poca luz más al hecho de que... simplemente redundar en la necesidad de... de estas pequeñas obras, tan necesarias, sobre todo en tramos pequeños, como es el que se trae aquí para el municipio que se presenta, en la provincia de Zamora; una de las grandes olvidadas también dentro de la región leonesa, por falta de inversión, por falta de conexión y por falta, en todo caso, todo ello de la posibilidad de emprender o de desarrollar económicamente, por la falta de servicios y la falta de modernización por parte de la Administración competente en materia de infraestructuras, que es esta Junta de Castilla y León.

Nuestro apoyo, como no puede ser de otra manera, a obras ya planificadas en tiempos pasados, donde se vio –como decía el ponente anterior– la necesidad, sigue manteniéndose, tristemente, esa necesidad, puesto que la falta de acción ha generado un perjuicio evidente a los ciudadanos y a todo aquel que transita por el mismo. Nada más que decir, simplemente mostrar nuestro apoyo a la proposición presentada. 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 María Luisa Calvo Enríquez.

LA SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ:

Gracias, presidente. Buenos días, señorías. En esta ocasión el Partido Socialista nos trae una proposición no de ley en la que solicita que en dos mil veinticuatro comiencen las obras de la variante de Manganeses de la Lampreana en la provincia de Zamora. Dicha travesía de Manganeses tiene una longitud de 1.005 metros, y dentro de esta... de este kilómetro existen varias curvas mezcladas con rectas, donde también hay 28 salidas de vehículos a ambas partes de la carretera. Su volumen de tráfico asciende hasta los 535 vehículos ligeros al día y unos 16 de alto tonelaje.



Según estos datos, es evidente que la construcción de la variante es necesaria, al igual que otras de nuestra red de carreteras autonómicas. Prueba de ello es que ya desde la Consejería de Movilidad y Transformación Digital se está trabajando en un nuevo Plan Regional Sectorial de Carreteras, como se ha informado en esta Comisión en reiteradas ocasiones; priorir... siempre priorizando sus actuaciones dependiendo del volumen de vehículos, la seguridad y la urgencia de este tipo de vías. Siempre teniendo en cuenta que tenemos una red de carreteras autonómica muy extensa, y, presupuestariamente hablando, se irán realizando las diferentes y necesarias mejoras en la medida de que el presupuesto esté preparado para... para realizarlas.

En lo referente al plazo, señorías, saben perfectamente que, para poder ejecutar cualquier tipo de actuación, es necesario una serie de pasos y plazos que son de obligado cumplimiento, y que la Consejería cumple según dicta la ley. Por esta razón, no podemos tener en cuenta la fecha que se pide en la propuesta de resolución.

No voy a entrar más en el fondo de esta cuestión porque es un tema que hemos tratado literalmente varios... varias veces en esta Comisión a lo largo de la presente legislatura, y creo que la postura de todos los presentes es ya de sobra conocida. En cualquier caso, sí nos gustaría que en los próximos Presupuestos del Estado se tuviera más en consideración a nuestra región, así podríamos hacer frente a la mayor brevedad posible a estas y otras necesidades que ustedes continuamente reclaman en estas Cortes.

Y es que, señorías del Grupo Socialista, tienen que ser conscientes de la injusticia que estamos viviendo en estos momentos en nuestra nación, y en estos momentos, literalmente, en estos momentos, donde su jefe está priorizando los intereses de unas regiones por encima de otras por un solo interés, que es el de continuar en la Moncloa. Digo continuar porque no sé si son ustedes conscientes de que los únicos que van a tener el poder de decisión de este nuevo Gobierno serán sus socios separatistas, golpistas, filoterroristas. Háganselo mirar, de verdad.

Concluyo, señorías del Partido Socialista. No sé si son ustedes conscientes de que han perdido toda credibilidad en estas Cortes, puesto que han traicionado a todos los habitantes de nuestra región, también a los habitantes que con sus votos confiaron en que ustedes les protegerían y lucharían por ellos y por sus necesidades. Procuren no ir repartiendo espinas por el camino, porque tal vez les toque volver descalzos. Nada más. Y muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

LA SEÑORA RANEDO GÓMEZ:

Gracias, presidente. Buenos días, señorías. Bueno, pues, efectivamente, debatimos esta... esta mañana una proposición no de ley que insta a la Junta de Castilla y León que a lo largo de dos mil año... del año dos mil veinticuatro se comiencen las obras de la variante de Mangeses de la Lampreana, que, como ya se ha dicho, corresponde a la Zamora 704, que conecta con la... con la Autovía de la... de la Plata.



A una pregunta escrita, la pregunta número 985, hecha por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre el plan... dentro del Plan de Carreteras 2008-2020, se les informó que, en los informes que se habían hecho sobre las diferentes variantes que contemplaban este plan, la variante de Manganeses de la Lampreana no figuraba... no figuraba entre ellas, ¿vale?

Bueno, decir que esta travesía cuenta con algo más de un kilómetro, que tiene veinte... once... once curvas, todas de radio inferior a 150 metros y 221 metros de desarrollo total, unidas por rectas de 445 metros de longitud, que no presenta problemas de trazado en alzado, ni tampoco se presentan en sus inmediaciones. El ancho medio de la calzada es de seis metros, con seis estrechamientos de hasta cuatro metros, y el ancho medio de la travesía es de diez metros, con seis estrechamientos de hasta cinco.

A lo largo de la travesía, como ya se ha dicho también, hay 28 salidas de vehículos, en los que, evidentemente, pues sí que es cierto que no todas tienen la suficiente visibilidad. La velocidad a la que se accede es de 70 kilómetros por hora con una... la travesía es de 40, y la... la población es de 454 habitantes. El tráfico medio del año dos mil veintiuno fueron 535 vehículos ligeros y 16 vehículos pesados al día. Doy estos datos porque son los criterios que la Junta de Castilla y León tiene para, bueno, pues luego poder ver, dentro de todas las variantes que se quieran hacer a lo largo de toda nuestra Comunidad, cuáles son las más necesarias de acuerdo a todos estos datos y al nuevo plan autonómico de... de carreteras; que, como todos ustedes saben, se está llevando... llevando a cabo, y es el instrumento en el que se tomarán las decisiones adecuadas en cada momento y según la inversión necesaria.

Además, claro, la presente ley –es lo que ya dijimos... lo que hemos dicho en otras ocasiones–, el dos mil veinticuatro es una... una fecha totalmente inviable, porque los trámites administrativos no daría, para nada, tiempo. Porque, claro, si hay que hacer una contratación, una redacción del estudio informativo, la redacción, aprobación del proyecto, la construcción, bueno, todo esto se alarga durante... durante varios años en el tiempo. Por lo tanto, dos mil veinticuatro es una fecha totalmente inviable. Por esto no podemos aceptar esta proposición no de ley.

Lo que sí que quiero aprovechar, basta que estamos hablando de Manga... de Manganeses de la Lampreana, viene muy a cuento que esta... esta localidad, por esta localidad, pasaba el tren de la Ruta de la Plata, tenía una... una parada, una estación. Además, era una localidad con una... bueno, con un desarrollo económico bastante aceptable para la zona, y que su desaparición pues supuso una pérdida de población y una pérdida económica para la zona, como digo. Grandes han sido las reivindicaciones que hasta el día de ayer se han estado haciendo para que esto se recupere.

El compromiso del PSOE y Sumar fue la contemplación de esta nueva... de esta nueva línea. Y Bruselas podía haber tenido dinero... dinero para ello, Europa; pero hemos conocido que la inclusión entre Astorga y Palencia, que es esta línea de... de tren de la Ruta de la Plata, no está en la agenda de Europa. Quiere decir que el Gobierno de España no ha defendido que esta... que esta vía se pueda recuperar, y, por lo tanto, se recupere económicamente también la zona. Y por eso creemos que, si se hubieran aprovechado estos recursos europeos y los 15 millones de euros de deuda catalana que el Gobierno va a condonar para invertir... para invertir al presidente Sánchez, y que supondrá la primera condonación de 73 millones de euros a



este Fondo de Liquidez Autonómica, pues se podrían hacer autovías y también se podría haber recuperado el tren de la Ruta de la Plata para la mejora social y económica de la zona de la provincia de Zamora. Reitero que no podemos aprobar su proposición. 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 José Ignacio Martín Benito.

EL SEÑOR MARTÍN BENITO:

Muchas gracias, señor presidente. Gracias también a don Pedro Pascual Muñoz, de Por Ávila, y a doña Alicia Gallego, de la UPL, por el apoyo manifestado a esta proposición no de ley. Sale siempre a colación el Plan de Carreteras 2008-2020, ¿no?, un plan totalmente lleno de incumplimientos en su 75 %. Bueno, a estas alturas, creo que ya lo podríamos bautizar, si me lo permiten, ¿eh?, con el nombre del "Plan Fantasma". Porque es evidente que se aparece cada dos por tres, pero que no se puede tocar, por eso lo del "Plan Fantasma".

Y a la señora doña María Luisa Calvo Enríquez, que fija las posiciones de las carreteras y variantes que se traen de Zamora, pero que nunca le da una alegría a los zamoranos y a las zamoranas, porque siempre vota en contra de los intereses de Zamora, y siempre con los mismos argumentos: que es una red muy extensa la de Castilla y León. Oiga, sí, pero será una red muy extensa, doña María Luisa, pero a Zamora nunca le toca nada. A Zamora nunca le toca nada. No sé si a otras provincias, pero a Zamora nunca. Y ya se encarga usted de que no le toque. Alguna vez podría apoyar alguna, pero nunca... o podría presentar alguna enmienda, es decir, para que, bueno, al menos se viera la intencionalidad, la buena voluntad; pero siempre en usted los zamoranos y zamoranos se encuentran el rechazo, sistemáticamente. Ni siquiera llegar a una enmienda para que vean un poquito de buena voluntad; pero nada.

Y además habla usted de que los plazos en dos mil veinticuatro es imposible. También lo dijo usted cuando se traían aquí instando a la Junta para dos mil veintitrés. Mire, yo le voy a decir una cosa: yo estoy casi seguro que ni dos mil veintitrés, ni dos mil veinticuatro, ni dos mil veinticinco, ni dos mil veintiséis. Estoy casi seguro que en esta legislatura no van a hacer ustedes ni una sola de las variantes comprometidas en el Plan 2008-2020 de la provincia de Zamora. Es más, no ya hacer, estoy casi seguro también que ni siquiera van a ser capaces de hacer el estudio de impacto ambiental. Es más, estoy casi seguro que tampoco van a hacer el primero de los pasos de todos: el estudio informativo. Luego viene el estudio de impacto ambiental, las alegaciones, la licitación. Estoy casi seguro que ninguna en esta legislatura -ojalá me equivoque y ojalá me digan ustedes: "Mire, se equivocó"- que a lo largo de esta legislatura no van a ser capaces ustedes de sacar los estudios informativos de esta carretera, y casi seguro que ninguna de las otras que quedaron por hacer. Ojalá me equivoque, estoy diciendo. En fin.

Y luego yo no sé a qué viene esto, doña María Luisa, de que, en los próximos Presupuestos del Estado, el Estado tenga más consideración con la Junta de Castilla y León. A mí me ha recordado la justificación que hizo el consejero... perdón, sí,



el consejero -digo bien- de Hacienda hace dos meses en Zamora, en el Consultivo, cuando dijo que la carretera de Rihonor que la hiciera el Estado, siendo de su competencia. Siendo una carretera autonómica, dijo que la carretera de Rihonor que la hiciera el Estado. Recordará usted, porque le pregunté en el Pleno anterior por esto mismo al señor Carriedo.

Y usted parece que se alinea ahora con el señor Carriedo: "Que la haga la Estado". Pero, entonces, ¿qué va a hacer la Junta de Castilla y León? ¿Qué va a hacer, devolver las competencias? Seguro que ustedes, que se presentaron no creyendo, no... [murmulló]

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Por favor, les pido que no interrumpan las intervenciones.

EL SEÑOR MARTÍN BENITO:

... no creyendo en las Autonomías ni en los Parlamentos, seguro que ustedes estarán de acuerdo con el señor Carriedo en devolver las competencias. Ya están tardando. A ver si en la próxima Comisión de Movilidad presentan ustedes una proposición no de ley instando a la Junta de Castilla y León a devolver las competencias en materia de carreteras.

Mire, le voy... le voy a hacer otra sugerencia: traiga usted aquí a esta... se atreva a traer aquí a esta Comisión a que la variante de la carretera de Manganeses de la Polvorosa... -perdón- de la... de la Lampreana la haga también el Estado. Tráigala, retrátense de una vez. Si ustedes no creen en las Autonomías ni en los Parlamentos autonómicos, pues tráigala ya, tráigala ya.

Y luego tardaba mucho en salir, tardaba mucho en salir, esto de... de los "-istas", ¿no?, de los "-istas". Yo sí he hablado de "-istas": de turistas, he hablado de turistas en el... en las... ligándolo con las Lagunas de Villafáfila. Que usted de turistas no hablado, habla de otros "-istas": filoterroristas, separatistas, golpistas. En fin.

Y luego decía "háganselo mirar". ¿Qué tenemos que hacernos mirar? A ver, a ver, ¿qué? No sé qué tenemos que hacernos mirar, ¿no? Es que yo ya no sé, yo creo, señora... señora Calvo, que... que están ustedes un poco desmedidos, por no decir desbocados.

Algunas imágenes del otro día de "Noviembre Nacional". Claro, si noviembre es nacional, yo entiendo, por sí, por seguir el escalafón, ¿no?, que lo... que agosto será local, ¿no?, digo yo; que septiembre será autonómico, digo yo. No sé. A lo mejor diciembre es internacional y a lo mejor enero es espacial, ¿no?, porque noviembre es nacional. ¿Y qué le ha hecho noviembre? ¿Qué le ha hecho noviembre? Dichoso mes, que empieza por Todos los Santos y acaba por San Andrés. Bueno, pues no sé, esto de... de que noviembre es nacional, ¿y los otros meses qué son? Los otros, ¿qué son, no existen? Si para ustedes no existen las carreteras autonómicas, ni la Autonomía, ni nada, ni Zamora siquiera. Y esto, hombre, de una zamorana, doña María Luisa, pues no queda muy bien, no queda muy bien.

Doña Inmaculada Ranedo Gómez, que últimamente se está haciendo una experta en variantes de Zamora, ¿no?, porque fija la posición de su grupo. Claro, en esta ocasión no me ha hablado, como en otras veces -ni tampoco doña María



Luisa, por cierto- de... de número de... de automóviles y de viajeros y de frecuencias por la carretera. Y en este caso doña María Luisa ha tirado por los cerros de Úbeda; hablamos de carreteras, pero ya ha ido a la red ferroviaria, a la Ruta de la Plata. Y ahí la quería yo esperar, a la Ruta de la Plata. Porque no sé si ya se ha enterado que -ha salido hace poco en el Boletín- el estudio de viabilidad de la Ruta de la Plata que se aprobó en el Senado esta... esta legislatura.

Pero sí le quería yo recordar -usted que... que creo que tiene buena memoria- que el señor Aznar, siendo presidente de la Junta de Castilla y León, estuvo en Benavente -la ciudad donde yo vivo-, y allí comprometió la recuperación del tren de la Ruta de la Plata. Y dijo: "Volveré a Benavente en tren". No ha vuelto. No volvió ni como presidente de la Junta ni después lo hemos visto por allí. Oiga, y tuvo la oportunidad de repescarlo, que fue ocho años, de mil novecientos noventa y seis al año dos mil cuatro, fue presidente del Gobierno de España. Por lo tanto, hombre, si repartimos lo de la Ruta de la Plata de la red ferroviaria, vamos a repartírselo a todos, a todos, porque todos han gobernado, todos han gobernado.

Y yo soy un firme defensor de que... de que hay que tener un eje ferroviario que una Cádiz con Gijón; porque está muy bien los trenes de alta velocidad de la red radial, pero la red radial, como usted sabe, es una visión del Estado decimonónica. Se necesitan otro tipo también de redes; y yo apuesto por un eje que una el Cantábrico con el Atlántico sin necesidad de pasar por Madrid. Por eso digo que a cada uno lo suyo; a cada uno lo suyo. Y al señor Aznar, también.

Pero entrando -y ya finalizando- en esta... en esta propuesta, yo lamento, de verdad, como no puede ser de otra manera, lamento, una vez más, su cerrazón, su negativa, a dar la espalda a los zamoranos y zamoranos, a decir una vez más "no" a la provincia de Zamora, a no cumplir con... no ya con la palabra dada, sino con la palabra escrita, y seguir un día... Sí, como decía don Pedro... don José Pascual Muñoz, decía que todos los miércoles; pues sí, efectivamente, todos los miércoles venimos a esta Comisión a que ustedes digan "no" al desarrollo social y económico de la provincia de Zamora. Nada más. Muchas gracias.

Votación PNL/000633

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. *[Murmullos]*. Votos en contra: diez. Abstenciones: cero. Resultado de la votación son 18 votos emitidos, ocho votos a favor, diez votos en contra. En consecuencia, queda rechazada la proposición no de ley debatida.

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

PNL/000662

EL SECRETARIO (SEÑOR PABLOS ROMO):

Segundo punto del orden del día: **Proposición no de ley número 662, presentada por los Procuradores doña Laura Pelegrina Cortijo, doña Elisa**



Patricia Gómez Urbán, don Pedro Luis González Reglero, don José Francisco Martín Martínez y doña María Isabel Gonzalo Ramírez, instando a la Junta de Castilla y León a adoptar las medidas necesarias para modernizar y garantizar el adecuado mantenimiento de la estación de autobuses de Valladolid y a fijar un plazo para la construcción de una nueva estación de autobuses en el barrio de las Delicias de esa ciudad, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 210, de nueve de noviembre 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 Laura Pelegrina Cortijo, por un tiempo máximo de diez minutos.

LA SEÑORA PELEGRINA CORTIJO:

Gracias, presidente. Buenos días a todas y a todos. Inaugurada el uno de septiembre de mil novecientos setenta y dos, la estación de autobuses de Valladolid cuenta ya con más de 50 años de antigüedad. No tenemos ninguna duda que la Junta de Castilla y León tiene en propiedad reliquias de más de 50 años mejor conservadas y mantenidas que nuestra estación.

El Partido Popular de Castilla y León ha convertido sus 15.000 metros cuadrados en un espacio decadente, deplorable y vergonzoso, impropio de una infraestructura que da servicio tanto a la capital vallisoletana como a toda la provincia de Valladolid, que es punto de destino y de partida nacional e internacional y que es la primera imagen que ven los miles de turistas que llegan a nuestra Comunidad desde Valladolid; la imagen de la vergüenza. El estado de abandono en el que se encuentra nuestra estación de autobuses es fruto de la desidia de quien es la única responsable de esta situación, que no es otra que la Junta de Castilla y León.

En nuestra Comunidad llevamos desde el año dos mil cinco escuchando a los consejeros de turno hablar del famoso plan de modernización de las estaciones de autobuses de Castilla y León. Aquel “Plan Fantasma”, como todos, que se licitó mediante Resolución de veintiséis de mayo por la Secretaría General de la Consejería de Fomento, que nos costó a los castellanos y leoneses 100.000 euros, pero que nadie ha visto ni verá. Argumentaban los consejeros del ramo que el objetivo de dicho plan era establecer un modelo de estaciones que incrementara la calidad y el confort de los viajeros para poder convertirlos en elementos promotores del transporte público en nuestra Comunidad, y establecer así un plan de acción que permitiera mejorar la eficiencia de la red de estaciones, prestar un servicio público de mayor calidad y hacer sostenibles económicamente las infraestructuras que la apoyan.

La realidad es que aquel famoso “Plan Fantasma” e irreal se ha puesto en marcha, como todo en esta Consejería, gracias a la llegada de los fondos europeos, 19 millones de euros procedentes del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, incluidos en este ejercicio dos mil veintitrés, destinados a las estaciones de autobuses de Ponferrada, Soria, Palencia, Salamanca, Béjar, Ciudad Rodrigo, Benavente y Ávila; que llevaban décadas abandonadas a su suerte, como todo, lamentablemente, en nuestra Comunidad.



Menos suerte ha tenido la estación de autobuses de Valladolid, excluida de la financiación de los fondos europeos y excluida de cualquier actuación de mantenimiento y conservación integral, gracias a la Junta de Castilla y León, titular de la infraestructura y responsable del estado lamentable en el que se encuentra en la actualidad la estación de autobuses de Valladolid, fruto del deterioro, abandono y desidia acumulado durante décadas por parte de la Junta de Castilla y León. El Partido Popular lleva 35 años gobernando en nuestra Comunidad, exactamente los mismos años que lleva sin ejercer su responsabilidad a la hora de exigir a la empresa adjudicataria el cumplimiento de la concesión, que -les recuerdo- es de 72 años.

La Dirección General de Transportes y Logística nos remitió una serie de documentación, que le voy a... les voy a desglosar para que tengan en cuenta los plazos del tiempo:

Resolución de dieciocho de agosto de mil novecientos setenta y dos, de la Dirección General de Transportes Terrestres, por la que se hace pública la adjudicación en favor del Sindicato Provincial de Transportes y Comunicaciones de Valladolid de la concesión para explotar la estación de autobuses de Valladolid.

Resolución de veintidós de febrero de mil novecientos setenta y nueve, del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, por la que se declara la subrogación de los derechos y obligaciones inherentes a la concesión para explotar la estación de autobuses de Valladolid.

Resolución de veintiocho de octubre de mil novecientos ochenta y ocho, del consejero de Fomento de la Junta de Castilla y León, por la que se acuerda autorizar la concesión de servicio público de la explotación de la estación de autobuses de Valladolid, de la Asociación Empresarial de Transporte Interurbano de Viajeros en Autobuses de Valladolid, en favor de la sociedad a constituir con la denominación Estación de Autobuses de Valladolid S. A.

Escrito de veintiocho de julio de dos mil veintitrés, de la directora general de Transportes y Logística, por el que solicita a Estación de Autobuses de Valladolid, S. A., que extreme el mantenimiento y limpieza de la infraestructura.

Escrito de contestación de la empresa Estación de Autobuses de Valladolid, S. A., de uno de septiembre de dos mil veintitrés, por el... por el que se comunica que se han llevado a cabo actuaciones para subsanar las deficiencias expuestas en el escrito de veintiocho de julio de dos mil veintitrés.

Escrito de diecisiete de octubre de dos mil veintitrés de la directora general de Transportes y Logística, por el que se... por el que solicita a Estación de Autobuses de Valladolid, S. A., que, tras realizar visita de inspección a la estación de autobuses de Valladolid, se ha comprobado que el panel informativo de autobuses no funciona.

Desde mil novecientos ochenta y ocho, han tardado exactamente 35 años, exactamente los mismos años que lleva gobernando el Partido Popular en nuestra Comunidad, en exigir a la empresa adjudicataria de la concesión que cumpliera sus obligaciones; 35 años consintiendo su degradación.

El primer requerimiento que envió la directora general de Transportes y Logística de la Junta de Castilla y León a la empresa adjudicataria -les recuerdo- fue el veintiocho de julio de dos mil veintitrés, exactamente el día siguiente a que el Grupo Municipal Socialista en el Ayuntamiento de Valladolid registrara la solicitud



de documentación que les he leído. Y el segundo requerimiento que envió la directora general de Transportes y Logística de la Junta de Castilla y León a la empresa adjudicataria fue 15 días después de que desde el Grupo Parlamentario Socialista solicitáramos la copia del último requerimiento enviado desde la Dirección General de Transportes y Logística a la empresa adjudicataria. Seguro seguro que ha sido casualidad las dos veces.

Lo que no es casual es que estos datos evidencian la incompetencia de la Junta de Castilla y León, la dejadez, la desidia y el abandono de nuestra estación; evidencian también la incompetencia de todos y cada uno de los consejeros de Fomento –y ahora de Movilidad– que ha tenido y tienen nuestra Comunidad; y evidencian también la incompetencia del Partido Popular, que lleva 35 años gobernando en nuestra Comunidad, 35 años eludiendo su responsabilidad, y 20 años utilizando la excusa del soterramiento para no construir la estación de autobuses de Valladolid. Nuestra estación de autobuses es indignante para propios y ajenos.

El Convenio 2003-2017 del fallido soterramiento de Valladolid ya incluía en su punto quinto la construcción de una estación de autobuses en Campo Grande, que sustituiría a la actual, situada en la calle Puente Colgante, y que permitiría la realización fácil y eficaz de intercambios entre ambos modos de transporte.

Veinte años después, el Convenio de Integración Ferroviaria 2017-2033 sigue en vigor e incluye el compromiso de la ejecución de una nueva estación de autobuses subterráneo. El Convenio de Integración Ferroviaria ya se ha ejecutado en más del 40 %, y ahora es el señor Mañueco quien exige a Sánchez que lleve a cabo el soterramiento, que fue Rajoy quien fulminó; con un convenio de integración en vigor y sin que la Junta de Castilla y León haya ejecutado ni un solo euro de los 28,6 millones destinados a construir una nueva estación de autobuses.

Como ya le dije a la consejera en un Pleno, que es la máxima responsable de esta situación, en Valladolid llevamos años escuchando a la Junta de Castilla y León decir que la estación de autobuses está condicionada al modelo de ciudad; y la verdad es que nuestra estación de autobuses está condicionada al modelo del Partido Popular. Fue el Partido Popular quien arruinó el soterramiento, dejando más de 400 millones de deuda, y la Junta de Castilla y León no... no construyó la nueva estación de autobuses, incumpliendo el convenio. Y fue el Partido Popular de Rajoy y de Iñigo de la Serna quien impuso la integración y, también, quien la firmó.

El senador Carnero, del Partido Popular, ya rechazó la moción de la estación de autobuses de Valladolid presentada por el Partido Socialista en el Pleno del pasado veintiséis de julio de dos mil veintitrés, y el señor Conrado Íscar, presidente de la Diputación Provincial de Valladolid, también del Partido Popular, rechazó la moción de la estación de autobuses de Valladolid presentada por el Partido Socialista el pasado veintinueve de septiembre de dos mil veintitrés. Así que hoy no esperamos mucho más de ustedes.

Con independencia de las decisiones que pueda adoptar tanto la Junta de Castilla y León como el Ayuntamiento de Valladolid respecto a dicho convenio, la ciudad de Valladolid no puede esperar más y necesita una respuesta inmediata y una reforma urgente de su estación de autobuses. Por tanto, desde el Grupo Parlamentario Socialista formulamos la siguiente propuesta de resolución: “Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a adoptar de forma urgente las



medidas que, en el marco de sus competencias, sean necesarias para modernizar la estación de autobuses de Valladolid y garantizar su adecuado mantenimiento. Y dos, fijar unos plazos de referencia para el inicio y el fin de la construcción de la nueva estación de autobuses en el barrio de las Delicias en ejecución de sus obligaciones contraídas con el vigente Convenio de integración ferroviaria". Nada más. Muchas 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 comienzo expresando mi voto a favor de esta propuesta y de los dos puntos de la misma. Creo, o creía, que era algo en lo que estaban reclamando y luchando tanto desde el Partido Popular como desde el Partido Socialista. Yo no frecuento personalmente la estación de autobuses, pero sí conozco –así me lo han transmitido también unos compañeros de trabajo que... que sí que la frecuentan– que su situación es bastante mejorable. Me dicen, literalmente, que está en una situación deplorable y descuidada y que, además, necesita una modernización urgente; algo que a mí me puede resultar familiar, ya que la estación autobuses de Ávila se inauguró con más de diez años de retraso, tras las promesas incumplidas de los entonces consejeros de la Junta.

Por otro lado, y en relación con el segundo punto de su propuesta, lo que tenía entendido es que la primera opción que se barajó, incluso con un anteproyecto y un presupuesto, era trasladar la estación de autobuses a los terrenos anexos a la estación de tren, para unificar ambas estaciones y crear así un gran nodo de transporte en Valladolid; algo que también me resulta extremadamente familiar, porque también se habló y prometió eso de unir las estaciones de autobús y tren en Ávila –no se necesitaba nada, porque están prácticamente al lado, solo les separa la vía–, pero fue, una vez más, una promesa incumplida.

En este caso de Valladolid –y ya digo que si estoy equivocado–, ese proyecto se dejó de lado y se determinó que lo mejor sería construir una nueva estación de autobuses en el barrio de las Delicias que conectase con la... la estación de trenes. Es lo... bueno, es lo que piden ustedes en su proposición no de ley y, también, lo que yo creo, o creía, que reclamaba al Ayuntamiento de Valladolid, dirigido ahora por el señor Carnero; y, por lo tanto, mi suposición era que no habría ningún inconveniente para que esta propuesta saliera adelante. Ya digo que nosotros la vamos a apoyar, pero bueno. Nada más. Y 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:

Pues gracias, presidente. Efectivamente, en esta proposición pues, tienen que entender, yo no conocía realmente la situación en que se encontraba la estación de autobuses, no la frecuento; pero bueno, es verdad que las imágenes dicen por sí sola pues el estado en que se encuentra, que es claramente lamentable para, pues, una ciudad en la que por distintos motivos, trabajo, un uso habitual, por las distintas razones en las que se trata de fomentar sobre todo la utilización de los medios de transporte público, pues no dice mucho de... de esta ciudad. Eso es indudable, que alguien no está ejerciendo las competencias que le corresponden a la hora de exigir las responsabilidades. En este caso, parece que es la empresa concesionaria quien incumple esas obligaciones, y pues la Junta parece que está mirando para otro lado en la exigencia de las mismas.

Es verdad que se ha puesto de manifiesto también que se han pedido las actas de inspección, las actas de sanción. Parece que no se ha realizado pues ese control adecuado, y sobre todo pues no hace falta mucho análisis para ver que es así, puesto que las fotos y las noticias, que no son pues precisamente muy buenas las que dejan en lugar a... a esta estación de autobuses para poder prestar -como digo- pues, primero, una imagen de seguridad y, después, de gestión de servicio público. Pasan los años, no se acometen esas obras de... de conservación, de mantenimiento, de inspección que hace necesario pues cualquier tipo de concesión por quien le corresponde o por quien es su titular.

Con respecto al segundo punto, podemos estar de acuerdo, efectivamente, en el hecho de que... de que una estación de esta naturaleza, igual que sucede en todas las capitales de provincia, pues se hace necesario una reforma integral o una nueva... una nueva estación; pero nosotros en ese punto, si se admite la... la votación por separada, nos vamos a abstener. Porque, efectivamente, estos convenios, en los cuales hemos estado, bueno, pues un poco revisando, pues se generan ciertas dudas a efectos de que parece más guerras políticas que guerras de defensa de los intereses del municipio, a los cuales también León está muy acostumbrada a que, según pues quién gobierne o según los encajes políticos, pues se da más o menos prevalencia o se da más o menos satisfacción.

En el caso de León, también se está arreglando, pero ha llevado una demora muy interesada en el tiempo. Tras prometerse de forma constante en las distintas elecciones, parece que ahora ya va a ser una realidad, aunque esa conexión o esa... con la... con el punto... o esa integración ferroviaria pues queda muy coja, ¿no?, con esa... ese proyecto que se ha presentado y con esa solución pues muy peregrina que presenta la Consejería, a la cual hoy estamos defendiendo, o se está defendiendo, en esta Comisión de Movilidad.

Por lo tanto, es evidente que es necesaria una reforma y un exigir las... el cumplimiento de sus competencias. Parece que la Junta el dar finalización al convenio le obligaría en una serie de cosas que tampoco quiere asumir; con lo cual, es verdad que... que, cuando pues ve un problema, pues prefiere ponerse de perfil que asumir su responsabilidad.

Nosotros reiteramos que, en el punto primero, si se admite votación por separado, lo vamos a apoyar, si no, pues nos vamos a abstener en los dos puntos, independientemente de... de lo que sería el... el análisis del convenio. Porque digo



que no... no conseguimos, bueno, pues el entrar en los detalles para poder analizarlo en su conjunto, pero sí que es evidente que es necesaria una solución a todas las provincias. Porque en eso nosotros sí que somos reivindicativos, que la situación no es igual, hay un desequilibrio, que sufre en especial pues la región leonesa, que sufre en especial ciertas provincias abandonadas y que, en este caso, pues tienen este problema, y que nosotros pues, evidentemente, vemos la realidad, aunque desconocemos todos los detalles para apoyar el punto segundo. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

EL SEÑOR CARRERA NORIEGA:

Muchas gracias, señor presidente. Buenos días a todos. Pues, mire, por una vez voy a estar de acuerdo con la señora Pelegrina en algo que es evidente, y es que la estación de autobuses de Valladolid es una auténtica cochambre. Cualquiera que viva en Valladolid o que pase por delante de ella puede ver cuál es el lamentable estado en el que se encuentra. Y no solamente eso, sino que, además, el hecho de estar situada en el centro de la ciudad provoca constantes y continuos atascos en el tráfico diario, lo cual ocasiona un incomodo mucho mayor a los ciudadanos y a todos aquellos que circulen por sus calles. Y esto es una evidencia que todos pueden comprobar.

Como también es una evidencia que la estación de autobuses de Valladolid, tal y como ha señalado la proponente, su gestión corresponde a una sociedad, que es, como ya he citado, la Estación de Autobuses de Valladolid, Sociedad Anónima, que es la responsable del mantenimiento de esa estación de autobuses; y que, efectivamente, ha tenido que ser requerida por la Junta de Castilla y León en diversas ocasiones para que cumpla con sus obligaciones. En el mes de julio, como bien se ha indicado, como consecuencia de un problema con unos baños y en el mes de septiembre, una vez más, para que, efectivamente, pues cumpla con... con esas obligaciones.

Pero el problema de fondo no es si la estación está en mejor o peor estado, el problema de fondo es que esa estación de autobuses es antigua, no está donde tiene que estar. En ninguna ciudad moderna que se precie las estaciones de autobuses están situadas en el centro de la ciudad, provocando el caos del tráfico que diariamente tenemos que sufrir. Esa estación de autobuses tenía que estar desde hace años ya situada en otro sitio; en otro sitio, para lo cual ya había... estaba fijado una parcela de 15.000 metros cuadrados en el barrio de las Delicias.

Y si no está es porque sencillamente no se ha hecho algo que nuestro partido político, Vox, siempre ha defendido, desde siempre y sin ningún tipo de fisura ni marcha atrás, que es el soterramiento de las vías del tren. No sé si los... sus señorías del Partido Socialista recordarán esta foto [*el orador muestra documento*], esta foto en la que un jovencísimo Óscar Puente en el año dos mil once se iba al notario a comprometer su palabra con la realización o el inicio de la obra del soterramiento en junio de dos mil doce, en el caso de que ganara las elecciones. Estamos en dos mil



veintitrés, y este alumno aventajado del señor Sánchez, en lo que se refiere a decir “donde digo digo, digo Diego”, pues ahí lo ha dejado, ¿verdad? No solamente eso, sino que ha hecho del soterramiento algo imposible en esta ciudad. Y ha tenido que llegar ahora un nuevo Gobierno, una nueva corporación municipal, con el impulso de nuestro partido, de Vox, para decir que el soterramiento es imprescindible y que ese soterramiento es el que puede liberar de alguna manera el hecho de que se pueda construir una estación de autobuses digna para esta ciudad, una estación de autobuses del siglo XXI.

Claro, decir que es necesario arreglar una estación de autobuses, que no cabe duda que mientras se construye habrá que mantenerla, pues no es más que poner un parche. Por lo tanto, lo que hay que tener en cuenta es que debemos acceder a la mayor; y la mayor es a la construcción de una nueva estación de autobuses. Y para construir una nueva estación de autobuses es necesario urbanizar la parcela que la Sociedad Alta Velocidad de Valladolid tiene asignada para que se pueda realizar. Pero esa parcela está ni siquiera urbanizada; tampoco está urbanizada. Porque, claro, para qué van a urbanizar una parcela si al final el soterramiento no se iba a realizar.

Por lo tanto, volvemos a lo que decía al principio: admitimos la menor, pero nos obviamos la mayor. Y la mayor, señora Pelegrina –la mayor–, es que ustedes se llevan oponiendo al proyecto de modernización de la ciudad de Valladolid desde el año dos mil doce. Y la evidencia está en que su candidato, posteriormente alcalde, mintió a los vallisoletanos de manera flagrante, yéndose incluso a un notario a firmar algo que luego no cumplió. Y de aquellos barros vienen estos lodos.

Por lo tanto, entiendo que usted venga hoy aquí a decirnos que es responsabilidad de la Junta, que es responsabilidad del Gobierno, 35 años; pero asuman ustedes también la parte que les corresponde, porque esa parte es evidente que no la han cumplido. Y, si hubieran cumplido con lo que ustedes prometieron, probablemente hoy sí tendríamos una estación de autobuses nueva, moderna y fuera de la ciudad, que impidiera que se... que ocurran los atascos que diariamente sufrimos los vallisoletanos en esa estación de autobuses. Y probablemente también tendríamos algo mucho más digno de lo que tenemos hoy, y que padecemos todos.

Por lo tanto, menos demagogia y más realidad de las cosas. Asuman ustedes la responsabilidad que les corresponde, y que es palmaria, por cuanto que, como decía antes el anterior portavoz de su grupo, lo que queda por escrito por escrito queda, y las palabras se las lleva el viento. Y aquí [*el orador vuelve a mostrar el documento anterior*] hay un documento firmado por escrito que no se ha cumplido. Esa es la única realidad.

Por lo tanto, entenderá que para nosotros la mayor es tener un proyecto serio para la ciudad, de futuro. Y ese proyecto de futuro es el soterramiento; y a partir de ahí podremos engarzar la construcción de una nueva estación de autobuses que sea digna y moderna para todos los ciudadanos de Valladolid y de Castilla y León. 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:**

Muchas gracias, presidente. Y buenos días a todos, señorías. Pues la señora Pelegrina trae una proposición no de ley relativa a la estación de autobuses, a esa modernización, si bien ya formuló una pregunta en el Pleno del dieciséis de octubre, que le fue contestada por la señora consejera. Y, con carácter previo, sí que le quisiera decir, antes de entrar en el fondo del asunto, que la Consejería de Movilidad, previamente, la Consejería de Fomento y Ordenación del Territorio, realizó un importante esfuerzo y está realizando un importante esfuerzo para modernizar las distintas estaciones de autobuses que se encuentran en mal estado, con una inversión de cerca de 35 millones de euros.

¿Por qué? Porque es importante esa conectividad, esos transportes, esa movilidad entre los municipios y los distintos ciudadanos; y porque además la Junta de Castilla y León es consciente de la importancia que tiene este tipo de transportes en una Comunidad Autónoma como la nuestra, que es tan... tan extensa. Y, además, es un programa de modernización que tiene como objetivo fundamental incrementar la calidad, el confort de estas infraestructuras, los espacios de tránsito, mejorar la accesibilidad de los usuarios y la eficiencia energética. Y, de hecho, se han llevado a cabo modernizaciones de las estaciones de autobuses. Concretamente, las últimas: Salamanca, Ávila, Palencia, León –que finalizará ahora en breve–, Ponferrada, Ciudad Rodrigo, Soria, Almazán y Benavente.

¿Qué ocurre con la estación de autobuses de Valladolid? Pues que esa estación de autobuses es de titularidad de la Junta de Castilla y León, pero su explotación se encuentra cedida a una sociedad desde mil novecientos setenta y dos, que es la Sociedad Estación de Autobuses de Valladolid, S. A., por un plazo de concesión de 75 años. Por lo tanto, es esa concesión, esa concesionaria, la que se tiene que encargar del mantenimiento de la estación de autobuses y de la conservación de la misma, porque es la legitimada para poder realizar esa conservación.

Recientemente, en el Pleno de los días diecisiete y dieciocho de octubre, la consejera de Movilidad y Transformación Digital ha manifestado que ha llevado a cabo una serie de requerimientos –en concreto, se lo manifestó... se lo manifestó a usted– en relación con esa concesionaria para realizar las reparaciones que requería esa estación de autobuses. Y, de hecho, así se realizó por parte de la concesionaria, cuyas obras finalizaron en septiembre. Y, es más, parece ser que también le dijo que había realizado un nuevo requerimiento, porque había otra serie de deficiencias, y que va a requerir permanentemente a esa concesionaria cada vez que exista una falta de mantenimiento en la estación de autobuses.

Pero, por lo que respecta a la estación nueva de autobuses de Valladolid, la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid del dos mil veinte sitúa la ubicación de esa nueva estación de autobuses en una parcela en el barrio de las Delicias –que es lo que está solicitando usted en su proposición no de ley–, que es una parcela, la 51 116, que está en el lugar que ocupan ahora los talleres de Renfe. Y esa parcela es propiedad de Adif, porque viene así reflejado en el catastro.

Y para poder llevar a cabo esas obras en la estación de autobuses, previamente es necesario disponer de la parcela, que esté urbanizada y que tenga la condición de solar. Deberá contar además con un acceso peatonal y rodado, acometida de agua y saneamiento, suministro, es decir, todos los servicios; lo cual, a fecha de hoy,



no existen. La futura estación, además, de autobuses... de autobuses de Valladolid precisaría de esa superficie de 15.000 metros cuadrados para disponer de unos servicios inherentes al mismo.

Y como recientemente también expuso la consejera en ese mismo Pleno ante la formulación de su pregunta, la construcción de la estación está vinculada a las decisiones que se adopten al respecto por todas las Administraciones implicadas en la misma. Y la Junta de Castilla y León, en su condición de miembro de la Sociedad Alta Velocidad, ha declarado su compromiso en colaborar con las Administraciones involucradas para tomar parte activa en esa nueva construcción de la ejecución de la estación de autobuses.

Y, además, tengo que decir que el presidente de la Junta de Castilla y León, en el Debate de Política General de la Junta, celebrado los días tres y cuatro de octubre, ha declarado su intención de reclamar al Gobierno de España los recursos suficientes para soterrar el ferrocarril de Valladolid, como ha solicitado el Ayuntamiento. Porque razón tiene mi compañero de Vox en el sentido de que en el año dos mil once ya se comprometió a ello el alcalde, anterior alcalde, Óscar Puente, y, sin embargo, no se hizo nada en relación con el soterramiento.

Y la última noticia que tenemos del *Diario de Valladolid*, que publica el diez de noviembre de dos mil veintitrés, es que el alcalde de Valladolid -actual- mantendrá una reunión con la alcaldesa de Palencia, en la que va a plantear una unidad de acción para sacar adelante ese soterramiento de... del tren. Por lo tanto, nosotros no... en razón a todo lo expuesto, no podemos aceptar su 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, doña Laura Pelegrina Cortijo.

LA SEÑORA PELEGRINA CORTIJO:

Gracias, presidente. Bueno, agradecer al portavoz de Por Ávila el apoyo de esta iniciativa, como... como viene siendo habitual. En cuanto a la portavoz de UPL, pues bueno, sí que es verdad que coincido con usted en que alguien no está ejerciendo sus competencias, evidentemente, es la Junta de Castilla y León y la Consejería de Movilidad y Transformación Digital quien no está cumpliendo sus competencias. Y, bueno, ya he puesto de manifiesto que los dos únicos requerimientos que desde la Consejería y la Dirección General de Transportes y Logística se han enviado a la empresa concesionaria, 35 años después, han sido como consecuencia de la solicitud de documentación del Grupo Municipal Socialista en el Ayuntamiento de Valladolid y de la solicitud de documentación del Grupo Parlamentario Socialista en las Cortes de Castilla y León. Los datos ya se los he dado: 50 años de antigüedad, 72 años de concesión y 35 incumpliendo la Junta de Castilla y León; y por eso está la estación de autobuses como está.

Usted pedía la votación separada del punto dos. Y, mire, pues no le vamos a aceptar la votación separada de... del punto dos porque es necesaria una solución; y para dar esa solución hay que fijar unos plazos y unos tiempos. Y nosotros



queremos saber cuánto tiempo tiene que esperar la ciudad de Valladolid y los ciudadanos de Valladolid para tener una nueva estación de autobuses, al margen de la integración o del... o del soterramiento.

En cuanto al portavoz de... de la ultraderecha, pues bueno, no sé cuánto hace que no va por la estación de autobuses de Valladolid; pongo en duda siquiera que haya pisado alguna vez... alguna vez por ella. Usted ha hecho... ha dicho manifiestamente que defiende el soterramiento. Me parece estupendo. Usted defienda lo que considere oportuno, y además lo puede defender con foto o sin foto. Porque yo también tengo foto. Porque es que el convenio del soterramiento se firmó en el año dos mil tres hasta el dos mil diecisiete. Ese convenio de soterramiento fue fallido y fue un engaño a los ciudadanos.

Cada vez que el señor León de la Riva se presentaba a unas elecciones municipales utilizaba como bandera el soterramiento de la ciudad de Valladolid. La realidad es que el soterramiento de la ciudad de Valladolid tenía una deuda de 400 millones de euros. Yo también tengo foto. *[La oradora muestra un documento]*. Este es el consejero de Fomento, que se llamaba Iñigo de la Serna, con un... con un presidente, que no era otro que el señor Mariano... Mariano Rajoy. ¿Sabe lo que decía al Partido Popular? Valladolid tenía una deuda de 400 millones, sin un metro de obra, sin un metro de obra; y esto era insostenible. Hemos salvado la Sociedad Alta Velocidad para que Valladolid tenga integración ferroviaria. Adif contrapone un acuerdo con los pies en el suelo frente a la inviabilidad del anterior.

Así que, con foto o sin foto, la realidad es que el convenio de soterramiento fue fallido, tenía un agujero -y tiene- de 400 millones de euros. Y a partir de ahí fue el propio Partido Popular del señor Rajoy y de Iñigo de la Serna quien firmó el convenio de integración. Así que ustedes podrán defender o no el soterramiento, la decisión la tomará o la adoptará, en este caso, el Ayuntamiento de Valladolid, el señor, el senador Carnero, que anda llorando por los rincones buscando fondos y financiación para llevar a cabo el soterramiento. Ni más ni menos, ha pedido... pidió una reunión a la alcaldesa de Palencia para hablar de las tonterías que hace el señor Carnero... Carnero con respecto a las fiestas de Valladolid, y quería ponerse la medalla para que la alcaldesa de Palencia defendiera el soterramiento de la ciudad de Valladolid. Pues, hombre, ya le dijo la alcaldesa de Palencia que el soterramiento de Valladolid era inviable.

Entonces, ¿ustedes querrán defender el soterramiento? Pues defiéndanlo. A día de hoy, hay un convenio de integración en vigor; se ha ejecutado el 40 % de este convenio de integración. ¿Que quieren cambiar de fórmula y pasar al soterramiento? Pues tendrán que explicarle a los ciudadanos de dónde van a sacar los 400 millones de euros de deuda que dejó el fallido convenio de soterramiento. Que además el convenio incluía la construcción de una nueva estación de autobuses en Valladolid; y el de integración, exactamente lo mismo.

En cuanto al portavoz del Partido Popular, pues, mire, teniendo en cuenta que hay un procurador de Valladolid en esta Comisión, hubiera estado bien que el señor Ramiro hubiera intervenido para defender a los ciudadanos y a los vecinos de Valladolid, teniendo en cuenta el lamentable estado en el que se encuentra nuestra estación de autobuses. Y, es más, era el presidente del Partido Popular de Valladolid cuando el convenio de... del soterramiento falló y se incumplió; y fue concejal también cuando el señor León de la Riva firmó, a ojos cerrados, prometiendo una vez más el



soterramiento y ocultando la deuda de los 400 millones de euros. Insisto que hubiera estado bien que un procurador por Valladolid del Partido Popular pues nos dijera aquí hoy por qué no se construye una nueva estación de autobuses en Valladolid, por qué no la mantienen y por qué... y por qué no la... no la conservan.

Esta iniciativa era muy clara. En la primera propuesta, lo que... lo que pedíamos era que se lleve a cabo un mantenimiento en nuestra estación de autobuses; y luego, en el segundo punto, lo que pedíamos era que se fijaran unos plazos determinados para que se construyera la estación de autobuses.

El portavoz del Gobierno y consejero de Economía y Hacienda, el señor Carriedo, habitualmente, después de los Consejos de Gobierno, da una rueda de prensa. El siete de septiembre de dos mil veintitrés, casualmente, cuando se destinaba una partida económica de 1,2 millones de euros a la modernización... para la modernización de las estaciones de autobuses de Benavente, en Zamora, y de Almazán, en... en Soria, dijo: “La estación de autobuses de Valladolid está concesionada desde el año mil novecientos setenta y dos por 72 años. Eso no quita que desde la Junta de Castilla y León en este período no tengamos capacidad de financiar ciertas actuaciones”.

Lo que pedimos en el primer punto es que la Junta de Castilla y León financie cuantas actuaciones sean necesarias para mantener y modernizar nuestra estación de... de autobuses.

Y en el segundo punto, insisto, pedíamos unos plazos, que nos digan, al margen del soterramiento, si van a soterrar o no, qué van a hacer con la estación de autobuses. Porque, si van a incumplir el convenio de integración, si van a resolver el convenio de integración, como ya ha dicho el señor Carnero, que ha ido de la mano con el señor Mañueco, lo que pasa es que no tiene dinero, y pensaba que iba a tener un Gobierno del Partido Popular mañana, que no va a ser, que no va a ser, pues entonces el señor Carnero tiene un problema, porque tiene un agujero de 400 millones de euros.

Entonces el señor Carriedo decía: “Trabajamos para la integración del ferrocarril -trabajamos para la integración del ferrocarril- y la construcción de una nueva estación de autobuses con el modelo de soterramiento”. Díganme ustedes cómo pueden trabajar para la integra... la integración y, al mismo tiempo, para el soterramiento. Y además decía: “Queremos regular las mejores condiciones con nuevas estaciones de bus inteligentes como la que queremos construir en Valladolid”. En Valladolid vamos a tener que esperar, en el mejor de los casos, tres años, tres años, si deciden soterrar, para tener una nueva estación de autobuses; en el peor, que van a estar perdiendo el tiempo, mareando a los ciudadanos de Valladolid, y vamos a seguir sin tener una estación de autobuses digna para todos los vecinos y vecinas... y vecinas de nuestra ciudad.

Y, mire, una de las muchas publicaciones que... que hemos podido leer a lo largo de estos meses, cuando se hizo pública el estado lamentable de nuestra estación de autobuses de Valladolid, esa que yo creo que ninguno de ustedes conoce ni ha pisado, y tampoco debe saber que es tan bonita y tan estupenda y tan segura que la cierran hasta por la noche, *El País* publicaba el siete de septiembre de dos mil veintitrés un artículo que titulaba: “La estación de bus de Valladolid soporta años de dejadez”. Este artículo refleja la... a la perfección el estado en el que se encuentra nuestra estación de autobuses. Y les voy a leer un par de líneas: La estación de



autobuses de Valladolid puede oler a jamón o a orina según la puerta de acceso por donde se entre. Los baños, contruidos hace 50 años y sin apenas reformas, exigen arrugar la nariz incluso al pasar por la calle donde respiran las ventanas de los retretes.

Lo que están ustedes defendiendo hoy aquí, al margen del soterramiento o la integración, es no hacer absolutamente nada por arreglar nuestra estación de autobuses. La responsabilidad es suya, la responsabilidad es de la Junta de Castilla y León, las competencias son de la Junta de Castilla y León. Y el máximo responsable: la primera es la consejera de Movilidad y Transformación Digital, por no hacer absolutamente nada; y el segundo, el señor Alfonso Fernández Mañueco. Nada más. Y muchas gracias.

Votación PNL/000662

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley. ¿Votos a favor? Ocho... no, siete. ¿Votos en contra? Diez. ¿Abstenciones? El resultado de la votación son dieciocho votos emitidos, siete votos a favor, diez en contra, una 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/000663

EL SECRETARIO (SEÑOR PABLOS ROMO):

Tercer punto del orden del día: **Proposición no de ley número 663, presentada por los Procuradores don Jesús Guerrero Arroyo, doña María Consolación Pablos Labajo, don Rubén Illera Redón, doña Laura Pelegrina Cortijo, don Javier Campos de la Fuente, don Pedro Luis González Reglero, don José Ignacio Martín Benito y don Fernando Pablos Romo, instando a la Junta de Castilla y León a realizar el arreglo integral de la carretera P-110 antes de finalizar el año dos mil veinticuatro, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 210, de nueve de noviembre 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 Jesús Guerrero Arroyo, por un tiempo máximo de diez minutos.

EL SEÑOR GUERRERO ARROYO:

Gracias, presidente. Buenos días. Bien, la carretera P-110 es una vía de la Junta de Castilla y León, de la red complementaria local, que transcurre desde el cruce con otra carretera de la Junta, la P-102, muy cerca de la localidad de Dueñas, y que comunica el centro penitenciario de La Moraleja, las localidades de Cevico



de la Torre, Vertavillo, Hérmedes de Cerrato y llega hasta el límite con la provincia de Valladolid, donde continúa con la carretera Valladolid 110. Son 36,19 kilómetros, que discurren por el Cerrato, en la comarca del Cerrato palentino.

Actualmente, esta vía se encuentra en muy mal estado de conservación, especialmente en la parte que va desde Cevico Navero hasta la provincia de Valladolid. Y ya hablar de carretera en el tramo de Hérmedes de Cerrato al límite de provincia de Valladolid es describir algo que no existe, que no existe. Aparte de tener una anchura... una anchura que ya no es viable, a la altura del tiempo que vivimos, los blandones, las deformaciones, la degradación del firme, la falta... la falta de capa de rodadura en no pocos tramos en la zona que he señalado entre Hérmedes de Cerrato y en la provincia de Valladolid, la sitúa, en general, como una de las peores carreteras en estado de conservación de la provincia de Palencia; y da igual del Estado, de la Junta, de la Diputación, hasta de caminos vecinales.

Claramente, esta carretera necesita una reparación, limpieza y mejora del drenaje longitudinal y transversal, renovación de la señalización horizontal y vertical, creación de balizamiento y de defensas, dispositivos... instalar dispositivos de protección de pasos salvacunetas, etcétera, etcétera. Es decir, se requiere un tratamiento integral, claramente, de esta carretera, y muy especialmente -como digo- desde Cevico Navero hasta el límite con la provincia de Valladolid, continuando por la Valladolid 110.

Como estos argumentos ya les he utilizado en otras Comisiones, hablando de otras carreteras de Palencia con estas circunstancias también semejantes, no voy a hablar de nuevo de... Palencia es la tercera provincia en número de kilómetros de competencia de la Junta, ni de que es la que más kilómetros tiene de... de la red complementaria local, ni tampoco voy a citar la frecuencia. Si quieren, cítenla ustedes, porque, si les sirve para excusar la oposición a lo que pedimos aquí, pues bueno, ustedes sabrán. Pero estamos hablando del medio rural profundo y, por lo tanto, estamos hablando de carreteras que tienen los usuarios que tienen. Todos somos conscientes de... -o deberíamos ser conscientes- de cómo es el territorio en el que vivimos en nuestra Comunidad Autónoma, ¿no?

Por lo tanto, ahorro a esta Comisión y a sus integrantes esos argumentos ya reiterados, que no han servido en otras ocasiones para que les cambie la opinión. Y voy a la propuesta de resolución. Lo que pedimos es que "Las Cortes de Castilla y León insten a la Junta de Castilla y León a realizar el arreglo integral de la carretera Palencia P-110 del cruce con la P-102 al límite con la provincia de Valladolid antes de finalizar el año dos mil veinticuatro". Nada más. Y 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 don Pedro José Pascual Muñoz.

EL SEÑOR PASCUAL MUÑOZ:

Gracias, presidente. Cuando veo propuestas como esta, o como la que se va a debatir posteriormente de Soria ¡Ya!, pues siempre pienso qué es lo que puedo decir, porque yo creo que lo que piden es completamente lógico. No he transitado



por esa carretera, como muchas de las que se traen aquí, pero... pero, para ver si lo que ustedes planteaban era más o menos cierto, lo que iban a plantear en su exposición, pues he buscado su estado, y, si de seguridad es de lo que estamos hablando, esa carretera es que no da seguridad ninguna, ninguna seguridad.

La Junta de Castilla y León, y en concreto esta Consejería, tiene la obligación de mantener las carreteras que son de su titularidad en perfecto estado. Por eso decía que es casi una obviedad de que el que esa carretera requiere hoy y necesita un arreglo urgente. Solo quiero incidir en que suelen ser carreteras que, aparte de la... de que estén mucho o poco transitadas, pues sirven de nexo para todas las personas que viven en la zona, y que tienen que estar en perfecto estado -como digo- pues para garantizar que la seguridad de los que circulan por ella, ya sea en su vehículo, o los que hacen en bicicleta o andando, pues tengan totalmente seguridad; y eso no es que... no es ni un camino.

En este caso, como dice usted, no hay arcén, la carretera es muy estrecha; bueno, la carretera, o el camino, o como se llame. Por lo tanto, alguien que vaya caminando o en bici tiene serias dificultades para apartarse si viene un vehículo. Además, en casos como este, tenemos que pensar en el... en el agravio que supone para los vecinos de estas localidades el tener una carretera en este estado. Carreteras que como -insisto- son frecuentadas por los vecinos de la zona, y diariamente, o simplemente para pasear. Yo creo que, sin más, señoría, nuestro voto será a favor. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

LA SEÑORA GALLEGO GONZÁLEZ:

Gracias, presidente. Pues en esta proposición no de ley pues, efectivamente, observada la situación de la carretera, que es la que traen para arreglo y mejora, pues es francamente lamentable, ¿verdad?, porque, como bien ha expuesto el... el proponente, pues yo creo que no consiste en ver cuánta gente pasa, sino que los que pasen se les dé la seguridad necesaria para que no haya ningún tipo de peligro, ya que, observando y examinando pues el tema de estudio, sí que parece que ha habido algún que otro accidente con un resultado mortal; con lo cual, siempre es una triste noticia el... el poder leer o el leer estas cosas, ya que la falta de seguridad sí tiene unas consecuencias para la ciudadanía.

Que esté en el mundo rural y que viva poca gente pues eso sería lo que tendría que corregirse. Es decir, si no se dan servicios, pues al final difícil es que la gente apueste por vivir en... en sitios en las que te falta lo más básico, que es una carretera decente, en el que, si te pasa algo, puedas salir en una situación digna; sobre todo aquí, que los inviernos siempre son duros, y todavía dificultan un poco más el acceso o la movilidad de... de los ciudadanos.

Yo creo que cosas tan básicas y tan necesarias pues no... no exige mucha... mucha doctrina ni mucha vuelta más. La pena o la duda es cuándo vamos a tener pues la posibilidad de que se incluyan las obras necesarias en un plan, en un proyecto,



en un... en... no sé, en un programa que se lleve a cabo por parte de esta... de esta Consejería, y que luego tenga pues una viabilidad en el futuro, que sea una realidad. Puesto que, si, efectivamente, como aquí se pone de manifiesto, ni lo prometido se ha hecho, duro es pensar que estas circunstancias o estas otras situaciones que se van denunciando en la Comisión, y no previstas, pues tengan una realidad más pronto que tarde. Pero que eso no le quita el valor, y mucho menos, al contrario, es decir, quizá sería la apuesta decidida que tendría que tenerse en cuenta de estos pueblos, que quitarle lo más básico, que es esa conexión segura, pues lo que hace es llevarlas al aislamiento, y, con ello, pues a la falta de población total. Así ya la excusa es perfecto para no dar ningún servicio, y se acabó el problema.

Yo reitero mi clara defensa al mundo rural, a la necesidad de mantener lo más básico, que es esa... esa conexión, para que se pueda apostar por los que están y por los que quieren llegar. Por lo tanto, nuestro voto va a ser a favor de... de este arreglo integral, en el que se pidan cosas básicas. Y que el estado es ciertamente lamentable y exige una actuación de urgencia para dar una solución a la situación existente. 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. Como saben, para tener en cuenta el arreglo o la adecuación de una vía, la Consejería, como no puede ser de otra forma, ha de valorar varios factores para decidir qué carretera urge más o requiere de una actuación más rápida. Lo decimos siempre, pero es que... es que es así. Y, entre estos datos, hay que tener en cuenta que esta es una carretera que presenta distintos anchos en su longitud, como se ha dicho. En un principio, dispone de un ancho de 5,20 metros; hay una parte que se ensancha hasta los 6 metros; y luego vuelve a estrecharse hasta los 5,20 metros, con bermas de 0,40 metros a cada lado. Por lo tanto, más bien es una carretera estrecha.

Se contabilizan desde el año dos mil veinte al dos mil veintidós, afortunadamente, solo dos accidentes, con heridos solamente. Se sabe que uno de ellos fue por colisión frontolateral y el otro se desconoce. Y lo que sí que hay son registros de atropellos de animales salvajes que cruzan libremente por la carretera. Por tanto, el índice de siniestralidad y peligrosidad de la carretera se considera bajo. Aun así, en este tipo de carreteras hay que circular con muchísima precaución por el problema que supone el cruce de animales, sobre todo por la noche.

En cuanto a los datos de tránsito de vehículos en el año dos mil veintidós: pues han sido, de la P-102 a Cevico de la Torre P-131, de 333 vehículos al día, de los cuales un 8 % son vehículos pesados; y de Cevico de la Torre, la P-131, al límite de la provincia de Valladolid, 24 al día, con un 4 % de vehículos pesados.

Respecto a su propuesta, el arreglo integral de la P-110 antes de que finalice el año dos mil veinticuatro, es una propuesta que saben que es de contenido imposible. Y ustedes conocen perfectamente que es necesario redactar el proyecto de



construcción, disponer de todas las autorizaciones necesarias, aprobarlo, licitar las obras, etcétera, cuestiones que, con carácter general, pues requirieran más de dos años. Y es una cuestión que estamos seguros que, aun así, la Consejería de Movilidad va a tener en cuenta.

Y también hay que tener en cuenta que en la provincia de Palencia recientemente se han realizado, o se están realizando, mejoras de las vías, las cuales suponen una inversión superior a 14 millones de euros. Ya veremos en un futuro lo que podemos destinar al arreglo de... de las carreteras de la región con el futuro tan negro que nos espera, y que, por supuesto, nos afecta a todos y a todas las provincias. Seguro que con los 15 millones... 15.000 millones de euros que van a condonar a Cataluña podríamos llevar a cabo el arreglo de muchas carreteras de esta región. Y espero que en eso estén de acuerdo. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias, señoría. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, y por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor procurador don Juan Jesús Blanco Muñiz.

EL SEÑOR BLANCO MUÑIZ:

Muchas gracias, señor presidente. Bueno, pues hoy tratamos otra vez... vamos, otra vez, lo que es constante en la petición digamos que de arreglos de carreteras, travesías y demás, como que no hubiera un mañana. Está claro, primero, que la carretera, la carretera P-110, no es de las mejores, es un desastre en algunos de sus... de sus lados. También es cierto que parte del... bueno, parte no, mucho del Plan de Carreteras del 2008-2020 no se ha cumplido como se... como se pretendía; seguramente porque se hizo en el año dos mil ocho, y entonces estábamos en un momento de... digamos que de euforia inversora y estábamos en... estábamos en la Champions League de la economía. Todavía no barruntábamos la crisis que ya estaba inminente. Es más, mentimos en las elecciones del dos mil ocho diciendo que seguíamos estando muy bien, a pesar de que otros decían que... que ya no estaban tan bien, ¿no?

Luego vino la crisis del dos mil... del dos mil once, con Zapatero, que todavía complicó mucho más las cosas. No solo que se hubieran calculado mal los ingresos en todos los años anteriores, sino que obligaba además a las Administraciones a devolver lo indebidamente pagado; lo cual nos situó en una situación financiera, digamos, que bastante mala a todo el mundo, ¿no? Porque esa crisis... en esa crisis, además, en el dos mil ocho, en el dos mil once, fue cuando hubo un recorte, además, del 5 % a funcionarios, cuando se quitó el cheque bebé, cuando se congelaron las pensiones. No sé si os acordáis de aquello; yo sí, porque soy menos joven que vosotros. Eso, a su vez, pues perjudicó, indudablemente, la intención de todo aquel... de todo aquel plan.

En esta carretera, además... esta carretera, además, hay que tener en cuenta digamos que los usos y las necesidades de la misma, que, indudablemente, cualquier carretera debiera estar estupendamente, pero hay dos tramos diferenciados, ¿no?: uno, que es el cruce de la 102 a Cevico de la Torre -que además tiene un tráfico mayor- hasta La Moraleja, ida y vuelta; y luego, el resto de la carretera, de Cevico



de la Torre a Hérmedes y, luego, de Hérmedes al cruce con la Valladolid... vamos, a la conexión con la Valladolid 110. Los vecinos de Hérmedes claramente vemos que utilizan la carretera al revés, de ir de Hérmedes hacia Cevico de la Torre o ir de Hérmedes hacia Cevico Navero, para coger la 619.

Como se ha dicho anteriormente, vemos que el uso de las... de estas... de esta carretera pues es menor: unos 300 vehículos al día, aproximadamente, en el... en el tramo de la 102 a Cevico de la Torre, que casi todo ellos tienen inicio y salida hacia La Moraleja; y de Cevico de la Torre al cruce con la Valladolid... a la conexión con la Valladolid 110, pues unos 30 vehículos, aproximadamente, al día, de los cuales uno es un... es un vehículo pesado. Indudablemente, hay que actuar en estas carreteras, cuando los planes y los presupuestos, indudablemente, lo... lo permitan, ¿no?

Hay un borrador en el plan de carreteras, del que está trabajando, donde se contempla además en dos... dos tramos, como hemos dicho antes: uno, que tiene que ser la modernización del trozo que va desde la conexión de la 102 hasta... hasta Cevico de la Torre y otro de Cevico de la Torre a Hérmedes y, a su vez, a la conexión con... con la carretera de Valladolid.

Eso es lo que se está contemplando, y que, indudablemente, tendremos que tener en cuenta el presupuesto del año dos mil veinticuatro y siguientes y... y la realidad financiera que podamos tener. Ahora mismo, desde luego, como se ha dicho antes, no tenemos ninguna seguridad, primero, de cómo va a ir este país, ni si vamos a tener alguna otra intervención externa, ni si se va a poder contar con las aportaciones que se venían realizando, se van a... o se van a ampliar o disminuir, en función de los acuerdos que se estén realizando ahora mismo.

Por lo tanto, si los... sí, la Junta de Castilla y León y el Gobierno contemplará la posibilidad de... de actuar en estas carreteras, pero no va a adquirir en este momento ningún compromiso sobre las mismas. Sin nada 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 Jesús Guerrero Arroyo.

EL SEÑOR GUERRERO ARROYO:

Muchas gracias, presidente. Bueno, agradezco al señor Pascual y a la señora Gallego el apoyo y las reflexiones, que son compartidas, y desde el mundo rural, evidentemente, ¿no?, que es... desde el mundo rural profundo, que es lo que estamos aquí hablando cuando hablamos de estas carreteras, ¿no?, de la... de la red más descuidada por la Junta; y en la que la provincia de Palencia, como digo, tiene el mayor número de kilómetros de todas las provincias de Castilla y León.

Y respecto a la señora Suárez Villagrà y al señor Blanco, lo que he escuchado son... son excusas, excusas y excusas, ¿no? Es decir, es verdad –en eso estoy de acuerdo, señora Suárez, y también lo ha venido a decir el señor Blanco–, la carretera está mejor desde la parte de Dueñas; en algún tramo está incluso está adecuadamente. Yo la he recorrido varias veces, ¿eh?, y... y está mucho peor desde... desde Cevico, y ya es horrible desde... hacia el final del recorrido y cerca de



la provincia de Valladolid, donde -repito, insisto- es que falta capa de rodadura. Y en el acceso viniendo de Valladolid a Hérmeces, que es una especie de bancal, con una forma de curva hacia la izquierda, que bajas... bajas un... una cuesta, es hasta peligroso, porque te puedes ir directamente volando hacia el pueblo, volando hacia el pueblo.

Yo les invitaría a que... a que recorrieran. Está en el extremo más al sureste de la provincia de Palencia, en un auténtico rincón -las cosas como son-; pero... pero la carretera, en esa zona, verdaderamente, peligroso, no, lo siguiente, lo siguiente. Y para mí que en algún tramo es menor a cinco metros de ancho, señora Suárez, en algún tramo. Fíjese lo que le digo. Pero bueno, así está esa carretera. Y, en fin, no lo digo yo, lo saben ustedes perfectamente, porque saben que nosotros tenemos pues las órdenes de estudio correspondientes a esa carretera, que son tres, que se hicieron en el año dos mil veinte. No había ni amnistía, ni nuevo Gobierno, ni condonación de deuda a la *Generalitat* ni a otras... ni a otras Comunidades Autónomas, ni nada de nada.

Y en esa orden de estudio, en esas tres órdenes de estudio, se señala que es, en fin, todos los defectos que tiene, lo que hay que acometer, e incluso se avanzan presupuestos; se avanzan presupuestos que llegan a sumar pues prácticamente 6.000.000... cerca de 6.000.000 de euros entre las tres órdenes, en los tres tramos en los que dividen las actuaciones de esta... de esta carretera. También actuación en la parte que está mejor, que repito que es la cercana a la provincia de Dueñas... de Dueñas.

Así que yo lamento esta... esta postura del Partido Popular y de Vox, que, en este sentido, son cómplices. Y yo aquí sí que tengo que recordar otro argumento que he citado, porque esta carretera también tiene otra característica con otras carreteras de la provincia de Palencia que son interprovinciales, con este caso con la provincia de Valladolid, y que tienen siempre, sistemáticamente, arreglado el tramo de la provincia vecina y de pena el de la provincia palentina. Esto es sistemático, sistemático.

Y las vuelvo a recordar, las he dicho aquí varias veces: la P-943 de Ampudia al límite provincial con Valladolid, que sigue por la Valladolid 943 hasta Montealegre, el tramo de Valladolid arreglado desde hace diez años, el de Palencia, como camino de cabras; la P-913 de Villaramiel al límite con la provincia Valladolid, y sigue por la Valladolid 913 hacia Medina de Rioseco, exactamente igual, desde hace años, el tramo de Valladolid arreglado, el de Palencia, lo mismo, indecente.

Y la estrella, hasta la semana pasada, que era la estrella de la corona en esta... en este trato discriminatorio absoluto con la provincia de Palencia, y que demuestra una absoluta falta de coordinación de la Consejería de Movilidad en el tratamiento de las carreteras interprovinciales, que verdaderamente raya lo ridículo, por no decir lo peligroso para los usuarios de Castilla y León, ha sido la CL-612 de Villamartín a Medina de Rioseco, que ha tenido durante ocho años perfectamente arreglado el tramo vallisoletano y que la semana pasada, por fin, la consejera ha ido a inaugurar... a inaugurar el tramo palentino con ocho años de retraso.

Se ríe el señor Blanco, porque usted estuvo, me imagino, en la invitación. Yo también fui invitado. Yo me niego, me niego a ir a acompañar lo que debía haber sido un acto de petición de perdón a los palentinos y a las palentinas por parte de



la consejera por haber tardado ocho años, ¡ocho años!, en arreglar el tramo de la provincia de Palencia; que, cuando llegabas al límite de la provincia de Valladolid, se convertía en un embudo, en un embudo, señor Blanco. Usted no ha pasado por esa carretera, yo sí he pasado cuando estaba en esas condiciones. Y he escuchado las quejas de muchos... de múltiples usuarios que constantemente, año tras año, han sufrido porque tenían que ir a trabajar hacia Medina de Rioseco. ¡Por fin!, por fin, la semana pasada ha ido la consejera inaugurarlos; pero no ha pedido perdón, que es lo que tenía que haber hecho. Porque el desastre de gestión con la provincia de Palencia –evidentemente, con toda la Comunidad, pero con la provincia de Palencia– de la Consejería de Movilidad es... es verdaderamente apoteósico.

Y ya este fin de semana –y, en fin, perdone que se lo diga, ya que está usted aquí, ha intervenido, es el alcalde de Guardo– de nuevo el retraso en la adjudicación del final de las obras de nunca terminar de la variante de Guardo, en su localidad, que la llevan a finales del dos mil veintisiete, con una pésima gestión hasta del contrato. Ya no el retraso de más de diez años de la obra, que probablemente sean veinte cuando quiera terminar al ritmo que llevan las cosas.

Y esto no tiene que ver ni con amnistías ni condonaciones de deudas, esto no tiene nada que ver, esto es una pésima gestión, absolutamente pésima gestión, de la Junta de Castilla y León. Porque, si nos ponemos a sumar miles de millones de euros aquí que podían haberse invertido en Castilla y León, hombre, ustedes perdonaron 64.000 millones de euros a la banca, prometiendo que se iba a cobrar hasta el último céntimo, y no se ha cobrado nada. Fíjese la cantidad de cosas que se podían hacer en Castilla y León con 64.000 millones de euros, señora Suárez. Que, si nos ponemos a hacer demagogia, la hacemos todos.

Dejen gobernar al próximo Gobierno, que va a tener cuatro añitos [*expresión gestual del orador*]: cuatro –uno, dos, tres y cuatro–, cuatro por delante, cuatro por delante, ¿vale? Déjenle gobernar, porque, en vez de futuro negro, lo que han hecho los españoles el veintitrés de julio es precisamente, precisamente, quitarse esa negritud del color ese de “noviembre negro” que parecen runas nazis, que tanto gusta al vicepresidente de la *Generalitat* Valenciana, que dice que ser nazi no es delito. Y es de Vox, y es de Vox. [*Murmullos*]. Sí, sí. Sí, sí, así son las cosas. Así que dejen de hacer demagogias y póngase a gestionar Castilla y León y las carreteras palentinas, que están de pena, por esos señores, y ahora...

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Disculpe.

EL SEÑOR GUERRERO ARROYO:

... por su complicidad. Nada más y muchas gracias. [*Murmullos*].

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Disculpe. Disculpe, señor Guerrero. Les pido... [*Murmullos*]. Señor Carrera, por favor. Les pido por favor que se ciñan al debate. Sí, sí, se lo digo a los dos. Por favor, cíñanse al debate, y con respeto. Puede continuar.



EL SEÑOR BLANCO MUÑIZ:

Señor presidente, ¿podría contestar por la alusión?

Votación PNL/000663

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley debatida. ¿Votos a favor? Ocho. ¿Votos en contra? No hay abstenciones. Resultado de la votación son 18 votos emitidos, ocho votos a favor, diez votos en contra, ninguna abstención. En consecuencia, queda rechazada la proposición no de ley debatida.

Por parte de la señora secretaria se dará lectura al cuarto punto del orden del día.

PNL/000679

LA VICEPRESIDENTA (SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ):

Cuarto punto del orden del día: **Proposición no de ley, PNL 679, presentada por los Procuradores don José Ángel Ceña Tutor, don Leila Vanessa García Macarrón y don Juan Antonio Palomar Sicilia, instando a la Junta de Castilla y León a que en el año dos mil veinticuatro se redacte un proyecto para el ensanche, mejora del firme y de la seguridad vial de la carretera Soria-154 y a que se finalice la ejecución de dicho proyecto antes del final de la presente legislatura, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 210, de nueve de noviembre de dos mil veintitrés.**

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

LA SEÑORA GARCÍA MACARRÓN:

Gracias, presidente. Buenos días a todos. La presente iniciativa que traemos a esta Comisión trata, una vez más, sobre el lamentable estado en el que se encuentran las carreteras sorianas y la falta de implicación de la Junta para mejorarlas. Y hoy solo pido cuatro kilómetros, solo.

Ya hemos expuesto en anteriores intervenciones en esta misma Comisión otras carreteras que también se encuentran en un estado deficiente en nuestra provincia. Y se las voy a recordar:

La mejora de la carretera Soria 110, que va desde Almazán hasta Venta Nueva, incluida en el Plan de Carreteras 2008-2020; y, aunque la Junta se comprometió a mejorarla, luego quedó en eso, en mero compromiso. De hecho, el pasado mes de octubre votaron en contra de mejorarla.



La mejora de la carretera Soria 350, carretera que nace en Gómara –es decir, a tan solo 30 kilómetros de Soria capital– y que se extiende hasta la entrada en la Comunidad Autónoma de Aragón, discurriendo por toda la zona oriental de nuestra provincia, incluida también en el Plan Regional de Carreteras 2008-2020, concretamente en el anejo 2, que se enmarcaba bajo la rúbrica “Actuaciones programadas”, en su apartado 7, titulado “Inversiones en Soria”. Podemos observar como se redactó un –como lo llamaron ustedes– “Programa de modernización”, donde se preveía en esta carretera una inversión de más de 5.000.000 de euros para proceder a su mejora. Bueno, pues no existe ningún rastro sobre dicha mejora. Es más, también se incluyó en el programa electoral del PP para Soria dos mil veintidós, en el que decían asumían 100 compromisos con nuestra provincia, donde se comprometían a invertir en la mejora de infraestructuras, entre ellas, el acondicionamiento de la Soria 350. Sin embargo, el pasado mes de septiembre también votaron en contra de este acondicionamiento.

La mejora de la carretera Soria 152, que nace del paso de la carretera CL-116 por Horteuzuela y recorre la provincia soriana hasta llegar al límite con Guadalajara; carretera que también se negaron a mejorar el pasado mes de septiembre.

La mejora de la carretera Soria 910, que nace en Venta Nueva y finaliza su recorrido en Abejar, que también se opusieron a mejorar el pasado mes de octubre.

El cruce existente entre la carretera CL-116, que une El Burgo de Osma con Monteagudo de las Vicarías, pasando por Berlanga de Duero, Almazán y Morón de Almazán, donde en el punto kilométrico 21,5 se cruza con la carretera Soria 100, que va de Soria a Berlanga de Duero, que se negaron en marzo a realizar, votando en contra hasta la redacción del proyecto.

Como pueden ver, han rechazado todas estas propuestas, pero seguimos insistiendo. Esperemos que esta vez aprueben la que traemos hoy aquí. De todos modos, nosotros seguiremos trayendo a esta Comisión las demandas de los sorianos, a... a los cuales les preocupa y perjudica enormemente el estado de las carreteras por las que se mueven habitualmente, aunque ustedes no les dé la importancia que merecen.

La carretera que traemos hoy es la Soria 154, una carretera que también se encontraba incluida como prioridad en el famoso Plan de Carreteras 2008-2020, con una dotación de 650.000 euros; otra mejora que prometieron, y posteriormente no llevaron a cabo. Esta carretera está integrada en la Red Regional Complementaria de Castilla y León. Se trata de una vía de tan solo 4,3 kilómetros de longitud, y que parte de la Soria 152, en la localidad de Barcones, y finaliza en el límite con la provincia de Guadalajara. Como ven, es una propuesta totalmente asumible, por lo que no comprendería cualquier negativa a su aprobación.

En cuanto al estado de esta carretera, se trata de una única plataforma de cuatro metros de anchura, sin separación de marca vial horizontal por sentido de circulación y sin arcén. Su estado de conservación es pésimo: todo el trazado está completamente agrietado, con pérdida de capa de rodadura, gran cantidad de baches, blandones, mordientes e invasión de vegetación, que reduce aún más esa ya de por sí pequeña longitud de cuatro metros de anchura. La intensidad media diaria de tráfico en esta vía es de 373 vehículos por día, disminuyendo cada año, y siendo la mitad de lo que era hace una década. Esta tendencia a la baja es común



en carreteras de este tamaño, atribuible al problema de despoblación y a la preferencia de los usuarios por rutas más largas pero consideradas más seguras, debido a la peligrosidad de las vías.

Resulta llamativo que en el aforo del año dos mil veintiuno el porcentaje de vehículos pesados en esta carretera ascendió al 26 %, el doble de la media nacional para este tipo de vías. Estos vehículos pesados, con un ancho de 2,55 metros, representan un desafío adicional, ya que el resto de la vía disponible resulta insuficiente para permitir el cruce con otro vehículo. Esto obliga a realizar maniobras peligrosas y a ocupar terrenos no pavimentados adyacentes durante los cruces. Cabe destacar que esta situación se repite también en las carreteras Soria 152, 110 y 350, donde ha habido insinuaciones sobre la veracidad de los anchos mencionados. Así que vuelvo a incidir en que los datos que aportamos son los que se encuentran recogidos en el propio inventario de carreteras de la Junta de Castilla y León. Pero vamos, que insisto también en esta tema... en este tema, si alguien tiene algún tipo de duda al respecto, que vaya y vea las carreteras de Soria por sí mismo.

De este inventario, también sorprende que en toda la red de carreteras de la Junta de Castilla y León existen aún 52 kilómetros con cuatro metros de anchura, 34 de ellos en la provincia de Soria, el 65 % del total. Otro agravio comparativo más que sufrimos; y esto son datos, no lloros. De hecho, si acudimos al Plan de Carreteras 2008-2020, podemos ver los mapas provinciales con los anchos de las diferentes carreteras para el año dos mil ocho, donde se muestra en color rojo las redes con una anchura inferior a los seis metros, y en ellos se encuentra incluida esta carretera.

Esta vía, aunque corta, tiene una gran importancia, ya que hace de nexo de unión de la comarca de Berlanga con Atienza, en Guadalajara, y, a su vez, con la autovía estatal A-2, Madrid-Barcelona, sin tener que desplazarse hasta Almazán o Medinaceli. Es decir, es una carretera más directa y, por tanto, usada por parte de los vecinos de Soria y de Guadalajara.

Hace unos años se llevó a cabo la mejora de la carretera Soria 132, sin que... sin embargo, tiene mejor tráfico que la que estamos pidiendo, y ustedes se comprometieron a mejorar esta, de la que estamos hablando hoy. Y esto lo digo adelantándome a su manido argumento de que no hay tráfico suficiente, que emplean para rechazar por norma todas las propuestas de mejora que traemos aquí, y que ustedes mismos dijeron que iban a ejecutar. Es decir, han llevado a cabo obras en carreteras con menor tráfico que esta. De modo que ese argumento carece de sentido cuando luego actúan de manera contraria a él; y además constata que sus decisiones no responden a fundamentos técnicos, sino políticos.

Asimismo, y como ya rebatí en las pasadas intervenciones, es totalmente incoherente alegar la falta de tráfico para no mejorar la carretera cuando esa falta de tráfico se debe a sus políticas, que han hecho emigrar a la gente a las ciudades, y cuando la única manera de volver a traer tráfico a esas carreteras es precisamente mejorándolas. Dejar de hacer obras en una carretera, que su estado acabe siendo deficitario, y por ello la gente deje de usarla, y usar esa falta de tráfico para decir que no hace falta mejorarla es un argumento simple e infundado, porque es este estado el que ha hecho que apenas se use, unido a la falta de población, ocasionada exactamente por esa ausencia de servicios básicos que estamos demandando. Esto es: unas infraestructuras aceptables para poder desplazarnos. De modo que no



solo ocasionan el problema, sino que lo usan como excusa para justificar que siga existiendo; algo totalmente absurdo e incoherente.

Para finalizar, señalar que la solución que pedimos pasa por el ensanche, mejora de la plataforma y firme de la actual vía hasta los dos carriles de circulación, más arcén y berma de seguridad en todo el recorrido, así como la adecuación de señalización horizontal, vertical y balizamiento al trazado modificado. Espero que esta vez sí decidan apoyar nuestra iniciativa. Vuelvo a recordar que son solo cuatro kilómetros trescientos metros. Y, aunque sé que no me van a hacer caso, me gustaría que en esta proposición no de ley se centrarán en lo que estamos pidiendo y dejen de un lado otros problemas, y solamente hablen de esta carretera. 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 don Pedro José Pascual Muñoz.

EL SEÑOR PASCUAL MUÑOZ:

Gracias, presidente. Bueno, pues empiezo expresando mi voto a favor de esta proposición no de ley. Y la justificación es muy sencilla: pues cuando no conozco en primera persona alguna de las carreteras que se traen a esta Comisión, pues intento buscar información acerca de las mismas, consulto las noticias, las posibles noticias que hayan salido en prensa, o si hay algún informe sobre su estado, miro su trazado, sus características. En este caso, usted, desde su exposición, describe muy bien cómo se encuentra. Y, si cualquiera de ustedes entra en internet y ve las fotos, pues es una carretera muy estrecha, sin arcones, sin marca de separación horizontal -tal como usted ha descrito en la propuesta que nos ha traído- y, además de todo lo que ha explicado, su trazado y el firme como está.

Yo creo que esto debería ser algo que preocupase y que ocupase a la Consejería, porque es una carretera por la que se desplazan los vecinos de localidades aledañas para sus gestiones diarias y, también, sirve como enlace con la autovía estatal A-2. El arreglo de estas vías de comunicación me parece que es importante, pero a veces tengo la impresión de que solo nos importa a los que vivimos en provincias periféricas o con muchos pueblos pequeños, alejados de los grandes núcleos de... urbanos. Pero es que esa es la realidad de Castilla y León: pequeños pueblos, muy dispersos y alejados de núcleos urbanos.

Hablamos día tras día de que la Junta de Castilla y León tiene que modernizar y conservar adecuadamente las carreteras que son de su competencia, de la importancia que estén en buen estado; pero -como digo muchas ocasiones- parece que no somos conscientes de que muchos castellanos y muchos leoneses no disponen en sus lugares de residencia pues ni un centro de salud, ni banco, ni colegio donde llevar a sus hijos, o que sus trabajos están en otro pueblo, o incluso en otra provincia, o Comunidad, o que muchos ni siquiera tienen un supermercado para comprar. Para todos ellos es fundamental que las carreteras por las que se desplazan estén en perfecto estado; y no solamente me vale con que estén transitables.

Y, por último, y para terminar, creo que hay que tener en cuenta también que todo esto se agrava mucho más en los meses de otoño e invierno, por las lluvias,



las heladas, las nevadas, y entonces dificulta mucho más el desplazamiento de estas personas. Así que, sin más, como le dije al principio, voy a apoyar su proposición no de ley. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias, señoría. 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 esta proposición no de ley, piden que se mejore la carretera de manera inmediata, y les digo lo mismo que he dicho en la intervención anterior, en la propuesta anterior, que antes de que se acabe el año pues, señorías, saben que es imposible, porque no... no da tiempo. Propuestas como esta se han traído a esta Comisión, y se siguen trayendo, y, como les hemos dicho en otras ocasiones, nos gustaría que se pudieran arreglar todas las carreteras a la vez, pero saben que la Consejería realiza los arreglos en función de diferentes variables, como son el tráfico, el estado del firme, accidentes, etcétera.

Lo que sí que nos consta es que se realizan las operaciones de conservación necesarias, como es lógico y como no puede ser de otra manera: se eliminan las hierbas de los márgenes, que se realiza todos los años; los bacheos y reparación de blandones, según se van produciendo; el refuerzo... perdón, el refuerzo del firme, etcétera. Y no es cuestión de decir que hay poco tráfico porque sí, es una manera también de medir si urge o no urge el arreglo de la vía.

En cuanto al estado de la carretera: en algunas zonas el estado del firme se encuentra en buen estado y en otras se han generado algunas ondulaciones en el pavimento, que supongo que se... se repararán; la señalización vertical se encuentra en buen estado, cuenta con señales de animales sueltos; la señalización horizontal también se encuentra en buen estado de conservación; hay paneles direccionales en las curvas; las cunetas están definidas entro... en todo el tramo fuera de la travesía, con la... la vegetación controlada.

Y, bueno, todo esto, a pesar de que se haga el mantenimiento, no quiere decir que esta carretera no... no se vaya a arreglar. Sabemos que se reunieron con la consejera hace unos meses, y supongo que, bueno, saben que el plan autonómico de carreteras está en una fase avanzada de redacción, y supongo que la... la consejera lo habrá tenido en cuenta según el presupuesto y, bueno, pues la planificación que haya en la Consejería para... para llevar a cabo todas las carreteras que hay que... que hay que reparar. Por tanto, esperamos y confiamos en que... en que la Consejería lo tendrá en cuenta. Como ha dicho, son pocos kilómetros, y no creo que haya... que haya problema.

Pero también hay que decir que parece que no se invierte en Soria, y no es así. En los últimos años, en la modernización de la red de carreteras pues se ha... se ha hecho una inversión que va a ascender a 15,9 millones de euros. Y otra cosa que, bueno, debo decir, y no se debe obviar, porque afecta a los... a los sorianos y al resto de los ciudadanos de la región, es que con este futuro rojo que nos espera, que es bastante peor que el futuro negro, ya no hay nada seguro en esta nación, porque está



en juego hasta la propia nación, gracias a estos señores que están ahí enfrente. Así que nada más. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

EL SEÑOR PABLOS ROMO:

Gracias, señor presidente. Nosotros sí vamos a hacer caso a la proponente, y vamos a hablar de algo que esta mañana se ha manifestado de forma reiterada en esta Comisión. Vean el orden del día y vean lo que es una secuencia continua de incumplimientos de la Junta de Castilla y León, no desde los últimos meses, de años o décadas.

Estamos hablando que desde que empezó el Plan Regional de Carreteras en el año dos mil ocho han pasado 15 años; y ha habido etapas de todo. Y, como lo decía también en una intervención similar hace unas semanas, estamos en el Día de la Marmota. Es bueno también recordar, hablando de esta carretera, que la Junta de Castilla y León ha presumido durante años que eran los que mejor iban en el ámbito económico, los primeros que salían de la crisis, los primeros que recuperaban el producto interior bruto después de la pandemia de la COVID; y, por tanto, quien presume de eso no puede, señora proponente, argumentar que no tiene recursos para hacer cuatro kilómetros de una carretera.

Nuestro grupo tiene la credibilidad de votar a favor esta mañana en dos cuestiones que ya le hemos planteado, y es en la exigencia continua del cumplimiento de este plan, de forma coordinada con otros grupos, con iniciativas equivalentes en muchos casos, pero sobre todo en la credibilidad de haber presentado enmiendas a los presupuestos para que esta obra se llevara a cabo, y hayan sido rechazadas por parte de los grupos que sustentan al Gobierno. Esa credibilidad marcará nuestro voto favorable.

Y quiero finalizar con un argumento que ya utilicé aquí en nombre del Grupo Socialista la última vez, y que me parece que es bueno que recordemos de vez en cuando, y es: cuando el único motivo para no arreglar una carretera se establece en función del tráfico de la misma, se debe valorar si precisamente, si se hubiese arreglado la carretera en su momento, ese tráfico hoy sería mucho más intenso. Porque, claro, si se dejan deteriorar las carreteras, se conozcan más o menos, se visiten más o menos, quien tiene que adoptar cuáles son los itinerarios en el momento actual, con las nuevas tecnologías de la comunicación que existen, para ir de un lugar a otro lo que hará será huir de las que estén en peor estado. Y este es un ejemplo de lo que la dejadez de la Junta de Castilla y León tiene como consecuencias en Soria, pero hay similares en el conjunto de las provincias de la Comunidad Autónoma de Castilla y León.

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. Intervengo en nombre de mi grupo –por cierto, que es quien decide quién interviene en cada momento, pues, entre otras cosas, también les recuerdo que cada parlamentario, según nuestro Estatuto, en su artículo 22.1, representamos a toda la Comunidad de Castilla y León–, y lo hago para fijar la posición del Grupo Popular en esta PNL.

Mire, señora García Macarrón, yo le tengo muchísimo aprecio y estima, como me consta que usted me tiene a mí, y por supuesto que intentaré centrarme en la iniciativa que usted nos presenta. Y, por cierto, no como hizo algún miembro de su grupo parlamentario, que utilizó en el último Pleno su turno en el debate sobre la enmienda a la totalidad de la Ley de Patrimonio Cultural para hablar de todo menos de patrimonio cultural. Yo voy a atenerme, espero, a la PNL que usted nos presenta esta... esta mañana.

Una proposición no de ley que, a través de otro tipo de iniciativas parlamentarias y por parte de otros grupos políticos, ya ha sido motivo de interés. Fíjese, la última referencia que tenemos corresponde al año dos mil veintiuno, cuando, a través de una serie de preguntas por escrito, el Grupo Parlamentario Socialista muestra su preocupación por la Soria 154; carretera que, como se ha dicho, va desde Barcones al límite de la Comunidad de Castilla-La Mancha. Yo considero que este interés mostrado por el Grupo Parlamentario UPL-Soria ¡Ya!, por el Grupo Socialista, es igualmente compartido por el resto de los grupos políticos, y también, por supuesto, por el Grupo Parlamentario Popular.

Y como muchos de ustedes conocen, y tal como ha expuesto la señora García Macarrón, estamos ante una carretera, la Soria 154, que pertenece a la red complementaria –se le ha olvidado decir “local” en su intervención– de la Junta de Castilla y León. Y asumiendo que el estado de la misma es muy mejorable, existen algunas consideraciones que desde nuestro punto de vista sí que deberíamos tener en cuenta: 11.544 son los kilómetros que forman parte de la red autonómica de Castilla y León; de los cuales, la red básica cuenta con más de 2.593, que es la que soporta más de la mitad del tráfico que circula por las vías autonómicas, y que se encuentra –como se ha dicho en alguna ocasión– modernizada prácticamente en su totalidad; 4.993 serían los kilómetros correspondientes a la red complementaria preferente, que, según dijo la consejera de Movilidad y Transformación Digital, está modernizada al 80 % y que en el próximo plan de carreteras... de carreteras –perdón– se alcanzará el 100 %; y, por último, la red complementaria local, con 4.458 kilómetros, que discurre generalmente por una orografía complicada y tiene una baja densidad de tráfico.

Si habláramos específicamente de Soria, diríamos que aproximadamente su distribución sería: 217 kilómetros, red básica; 413, red complementaria preferente; y 272, red complementaria local. Por lo tanto, la Soria 154, sus cuatro... sus cuatro kilómetros y doscientos cincuenta y dos metros formarían parte de esos 272 kilómetros de la red complementaria local.

Señorías, yo no dudo de los datos que usted ha expuesto por la... en este momento, pero yo también voy a exponer, telegráficamente, los aportados por la propia Consejería, que, a través de los servicios correspondientes, conocen y visitan la carretera de la... con gran frecuencia; no solo esta, sino de toda la Comunidad. El primer tramo se encuentra en buen estado. El segundo, que se iniciaría



desde el punto kilométrico 2,200 al 3,900, que se reforzó no hace mucho con una capa de mezcla de bituminosa caliente, se ha generado distintas ondulaciones en el pavimento; es cierto. Y el tercer tramo está construido a base de tratamientos superficiales.

La carretera –según me cuentan, yo no la conozco, he de reconocerlo– tiene una correcta señalización vertical, al igual que la horizontal, que necesita más apoyo. El resto de elementos de la carretera no son preocupantes y cumplen los parámetros básicos para su uso. Tiene un tráfico diario de 373 vehículos/día y no constan accidentes de tráfico en la misma. Por lo tanto, desde la Consejería... desde... –perdón– desde la Consejería consideran que no es una vía que requiera una actuación urgente.

Por otra parte, todos somos concededores que se está ultimando el plan autonómico de carreteras, y que ya está a punto de finalizar; lo que va a lograr que podamos ahí tener ese periodo de dos mil veintitrés a dos mil treinta y cuatro para que podamos ver qué carreteras se incluyen en el mismo. Esperemos, esperemos, que se pueda incluir la demanda realizada en esta PNL y actuar en un futuro inmediato.

Seguro que sería más fácil –y perdón por la licencia– si tuviéramos parte de la “generosidad” –entre comillas– que el señor Sánchez está teniendo con los partidos nacionalistas, que... [murmulló] ... (Bueno, es una pequeña licencia, tampoco he dicho nada más. Únicamente he dicho generosidad, entre comillas, podía haber sido bastante más brusco). ... y seguro que... que con estas cantidades de las que se está hablando se podría actuar en esta y en otras muchas carreteras.

Finalizo, señorías. Ni la carretera ni mucho menos los sorianos ni están ni van a estar abandonados, la Junta seguirá dando respuesta a sus demandas, y esta vía en concreto seguirá estando también pendiente, dentro de esa inclusión que todos deseamos. Pero, por supuesto, va a tener garantizada su seguridad a través de los contratos de mantenimiento tanto de la propia Consejería como los que se propician desde el Servicio Territorial de Soria: los bacheos, las reparaciones de blandones, el refuerzo del firme, la reposición y actualización de la señalización o los tratamientos de hierbas, márgenes y cunetas; según vayan surgiendo las necesidades.

Como hemos dicho a lo largo de esta mañana, compartimos el interés manifestado por usted y, también, la preocupación mostrada por usted, pero –como siempre decimos, y más en un día como hoy– los recursos son limitados y las necesidades son muchas. Votaremos no a la proposición no de ley debatida. Muchas gracias, señorías.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias, señoría. Para cerrar el debate y fijar el texto definitivo de la resolución que propone, tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos, doña Leila Vanessa García Macarrón.

LA SEÑORA GARCÍA MACARRÓN:

Gracias, presidente. Veo que no se me hace mucho caso en esta Comisión. Bueno, gracias a todos por sus aportaciones, aunque con algunos no esté muy de acuerdo.



Señor Pascual, muchísimas gracias. Una vez más está el problema de la cohesión territorial, al que tampoco se le hace mucho caso.

Señor Pablos, lleva toda la razón: lo que hacemos las personas que vivimos en la España vaciada es buscar carreteras que sean más cómodas, más seguras, aunque para ello tengamos que dar más vuelta. Y así es. ¿Y qué hacemos con eso? Que haya menos tráfico. Y como hay menos tráfico, no... bueno, es un dato que se valora para que no sea urgente y prioritario y no arreglarlo. Y es el problema de siempre.

Señora Suárez: no se hacen tareas de mantenimiento, las cunetas no están limpias, la vegetación se invade. Luego le enseñé fotos y un vídeo para que lo vea, de verdad. De todas formas, a todos los aquí presentes que creen que esa carretera está bien les invito a todos a un café y una ruta por esas carreteras para que vean las carreteras de la España vaciada, y verán como no está así. (Bueno, invito a los presentes, a más no, que no me... que no me llega; que todos sabrán que me quedé sin trabajo por venir aquí).

Señor Ruiz, aunque sea de competencia... una red de... complementaria local, también es importante y usada, y los tres tramos de verdad que están mal, en mal estado, como le decía a la señora Suárez. Es la séptima carretera que vengo aquí a... que venimos a solicitar, y es que ninguna es urgente. Hombre, alguna ya, y aunque sea esta, cuatro kilómetros solo. Y son los vecinos de la zona los que piden esta carretera, o sea, que... que no es que sea yo.

Bueno, lo que pedimos en esta Comisión es arreglar una carretera que cumple todos los requisitos, creemos, para que sea arreglada:

Uno, que es una obra asumible -vuelvo a repetir-, que tiene una longitud mínima de poco más de cuatro kilómetros; o sea, que es totalmente factible llevar a cabo esta modernización.

Necesita esta obra porque tiene unas condiciones que son inaceptables: su anchura se encuentra muy lejos del mínimo permitido, cuatro metros, que incluso se convierten en tres en determinadas zonas; todo su pavimento está en un estado deplorable; carece de una demarcación horizontal que delimite los sentidos de circulación; y no tiene arcén; y el estado de mantenimiento es sumamente deficiente, evidenciándose grietas a lo largo de todo el tramo; pérdida significativa de la capa de rodadura, numerosos baches, áreas hundidas y deformaciones.

Tiene un volumen de tráfico que es superior al de otras carreteras que sí se han decidido a arreglar. Un volumen de tráfico que, además, está significativamente marcado por vehículos pesados, es decir, vehículos que ralentizan la marcha de los turismos, que impiden una óptima visibilidad, que comprometen de manera más acelerada el estado del pavimento y que aumentan el ya de por sí peligro inherente de esta carretera, porque obliga, en caso de encuentro de dos vehículos en la misma calzada, a tener que detenerse por completo y a tener que invadir zonas no asfaltadas ajenas a la carretera. Esto conlleva una peligrosidad muy alta, porque, debido a que hay muchos camiones en su recorrido, si son estos los que se ven obligados a salirse de la carretera para permitir, por ejemplo, el paso de un coche o de otro camión, pueden invadir los sembrados que hay en sus laterales; y en otoño o primavera estos sembrados son una auténtica trampa para vehículos pesados, porque, literalmente, se hunden al pisar la tierra mojada.



En cuarto lugar, se trata de una carretera que une puntos importantes entre provincias de distintas Comunidades Autónomas; es una zona transitada de acceso desde Castilla-La Mancha hasta nuestra Comunidad.

Es una mejora que ustedes mismos reconocieron como necesaria y que ustedes mismos dijeron que iban a llevar a cabo hace más de 15 años, y aún estamos esperando. De manera que todos y cada uno de los argumentos que han expuesto para negarse ahora y mejorar... a mejorarla no hacen sino evidenciar su falta de palabra y la contradicción misma de sus propios argumentos.

Una carretera que en todo su recorrido solo tiene señales avisando de curvas pronunciadas -lo que apoya aún más el propósito de esta iniciativa- y de recomendaciones de velocidad reducidas, siempre a 60 kilómetros por hora, aunque en algunos casos baja hasta 30 kilómetros por hora, debido -cómo no- a su estrechez y el lamentable estado en el que se encuentra. Hay zonas donde no están dibujadas ni siquiera las líneas que marcan el fin de la carretera, directamente se une al campo que hay alrededor. Son innumerables los caminos de tierra que la cruzan sin ningún tipo de aviso previo ni de señal que indique la existencia de dichas intersecciones; cruces que suelen frecuentar maquinaria pesada para el cultivo de los sembrados que atraviesa, es decir, con una velocidad muy reducida y que entorpece el tráfico, y puede ocasionarles colisiones. Se necesita una intervención en esta carretera para ensancharla, adecuarla para permitir un tráfico normal en ella, señalizarla debidamente, pintarla y darle el arcén que se requiere por parte de la normativa vigente.

Por otra parte, me gustaría, de verdad, que fueran algún día por allí. Yo estuve el otro día, y, como soriana y ciudadana de Castilla y León, siento vergüenza venir de Atienza, desde Atienza, por una carretera en buen estado, sin baches, ancha y de buen firme, y entrar en la provincia de Soria, y una carretera estrecha, con baches, y en la que tengo que ir rezando para no encontrarme con un tractor de frente o con un camión, porque en este caso uno de los dos tiene que echar marcha atrás. Y, como les digo, vergüenza de cómo está esta carretera.

Confío y espero en que cambien de decisión -que difícil lo veo- y decidan apoyar esta iniciativa, ya no solo... -ya ven que es que yo tengo esperanza hasta el último momento, así soy- ya no solo porque la situación lo exige, sino también por la coherencia de sus propias palabras cuando defendían lo mismo que estamos defendiendo nosotros ahora. Gracias.

Votación PNL/000679

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 dieciocho votos emitidos, ocho votos a favor, diez votos en contra, no hay abstenciones. En consecuencia, queda rechazada la proposición no de ley debatida.

Se levanta la sesión, siendo las doce cuarenta y uno. Muchas gracias a todos.

[Se levanta la sesión a las doce horas cuarenta y un minutos].