

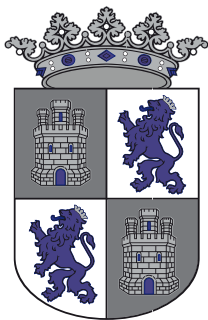
COMISIÓN DE MOVILIDAD Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL

PRESIDENCIA
DON EMILIO JOSÉ BERZOSA PEÑA

Sesión celebrada el día 29 de noviembre de 2023, en Valladolid

ORDEN DEL DÍA

1. Proposición no de ley, PNL/000635, 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 Pozoantiguo (Zamora), correspondiente a la carretera ZA-713, 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/000677, 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 solicite al Gobierno de España una serie de medidas para mejorar el servicio ferroviario de RENFE entre Soria y Madrid y para modernizar la línea férrea Soria-Torralba, 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/000698, 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 que ejecute la mejora de la carretera VA-524 en su totalidad, comenzando por la adecuación de la vía principal e intersecciones con los caminos “transversal” y “mártires” y la mejora de la infraestructura en materia de seguridad vial a su paso por el casco urbano de Tordehumos, 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 cinco minutos. | 11499 |
| El presidente, Sr. Berzosa Peña, abre la sesión. | 11499 |
| Intervención del procurador Sr. Gavilanes Fernández-Llamazares (Grupo Popular) para comunicar sustituciones. | 11499 |
| Primer punto del orden del día. PNL/000635. | |
| El secretario, Sr. Pablos Romo, da lectura al primer punto del orden del día. | 11499 |
| Intervención del procurador Sr. Martín Benito (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley. | 11499 |
| En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pascual Muñoz (Grupo Mixto). | 11501 |
| En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Gallego González (Grupo UPL-SORIA ¡YA!). | 11502 |
| En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Calvo Enríquez (Grupo VOX Castilla y León). | 11503 |
| En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Coelho Luna (Grupo Popular). | 11504 |
| Intervención del procurador Sr. Martín Benito (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo. | 11505 |
| El presidente, Sr. Berzosa Peña, somete a votación, en los términos fijados por su proponente, la proposición no de ley número 635. Es rechazada. | 11508 |
| Segundo punto del orden del día. PNL/000677. | |
| El secretario, Sr. Pablos Romo, da lectura al segundo punto del orden del día. | 11508 |
| Intervención del procurador Sr. Palomar Sicilia (Grupo UPL-SORIA ¡YA!) para presentar la proposición no de ley. | 11509 |
| En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pascual Muñoz (Grupo Mixto). | 11512 |
| En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Suárez Villagrà (Grupo VOX Castilla y León). | 11513 |
| En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. González Reglero (Grupo Socialista). | 11515 |
| En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Gavilanes Fernández-Llamazares (Grupo Popular). | 11518 |



| | <u>Páginas</u> |
|---|----------------|
| Intervención del procurador Sr. Palomar Sicilia (Grupo UPL-SORIA ¡YA!) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo. | 11520 |
| Se suspende la sesión durante unos minutos. | 11522 |
| Intervención del procurador Sr. Palomar Sicilia (Grupo UPL-SORIA ¡YA!) para fijar definitivamente el texto propuesto. | 11522 |
| Intervención del procurador Sr. González Reglero (Grupo Socialista) para pronunciarse sobre el texto final propuesto. | 11523 |
| El presidente, Sr. Berzosa Peña, somete a votación, en los términos fijados por su proponente, la proposición no de ley número 677. Es aprobada. | 11523 |
| Tercer punto del orden del día. PNL/000698. | |
| El secretario, Sr. Pablos Romo, da lectura al tercer punto del orden del día. | 11524 |
| Intervención de la procuradora Sra. Pelegrina Cortijo (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley. | 11524 |
| En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pascual Muñoz (Grupo Mixto). | 11526 |
| En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Gallego González (Grupo UPL-SORIA ¡YA!). | 11527 |
| En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Carrera Noriega (Grupo VOX Castilla y León). | 11528 |
| En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Rincón Iglesias (Grupo Popular). | 11529 |
| Intervención de la procuradora Sra. Pelegrina Cortijo (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo. | 11530 |
| El presidente, Sr. Berzosa Peña, somete a votación, en los términos fijados por su proponente, la proposición no de ley número 698. Es rechazada. | 11533 |
| El presidente, Sr. Berzosa Peña, levanta la sesión. | 11533 |
| Se levanta la sesión a las doce horas veintinueve minutos. | 11533 |



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

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Buenos días a todos. Damos comienzo a la Comisión. ¿Algún grupo parlamentario tiene que comunicar alguna sustitución? ¿Partido Popular?

EL SEÑOR GAVILANES FERNÁNDEZ-LLAMAZARES:

Sí. Buenos días, presidente. María Paloma Vallejo Quevedo sustituye a Inmaculada Ranedo.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

PNL/000635

EL SECRETARIO (SEÑOR PABLOS ROMO):

Buenos días, señor presidente, señorías, primer punto del orden del día: **Proposición no de ley número 635, 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 Pozoantiguo (Zamora), correspondiente a la carretera ZA-713, publicada en el 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 de diez minutos.

EL SEÑOR MARTÍN BENITO:

Muchas gracias, señor presidente. Señorías, continuamos con los incumplimientos de la Junta de Castilla y León –cabría decir más bien del Partido Popular– en la provincia de Zamora con respecto a la red de carreteras autonómicas y, más en concreto, con las prometidas y nunca ejecutadas variantes de población.

Hoy traemos aquí la de Pozoantiguo. Por situarle a ustedes, si alguno no sabe dónde esta localidad zamorana, le diré que la carretera autonómica que atraviesa Pozoantiguo es la denominada Zamora 713. Esta carretera une la ciudad de Toro con la localidad de Castronuevo de los Arcos. Castronuevo de los Arcos está en el eje viario que va desde la ciudad de Zamora a Villalpando, en la carretera CL-612. Ya también hemos traído aquí –recordarán ustedes– la variante de Castronuevo, que tampoco se ha ejecutado, a pesar de estar contemplada en el famoso Plan 2008-2020.



Entendíamos cuando hemos traído estas carreteras –seguimos entendiendo– que la Junta de Castilla y León debe procurar garantizar la seguridad vial y garantizar, por lo tanto, unas condiciones óptimas en la circulación por sus carreteras; por sus carreteras, en las que no está realizando de manera acorde las competencias. Y esta, la de Pozoantiguo, es una más.

El historial de esta vía en cuanto a accidentes de tráfico, señorías, no debería dejarnos indiferente a nadie. Les voy a hacer un poco de historia de lo que han sido los accidentes en esta carretera. Uno de los más recientes, el diecisiete de febrero de dos mil veintidós, un grave accidente a la altura de Pozoantiguo, cuando un vehículo se salió de la calzada, dando varias vueltas de campana, teniendo que intervenir los bomberos de Toro para excarcelar al conductor, que fue trasladado al Complejo Hospitalario de Zamora. El veintidós de julio de dos mil veinte, tuvo otro accidente... lugar otro accidente en esta vía, también en el término municipal de Pozoantiguo, cuando un camión se vio envuelto en un siniestro, resultando herido el conductor, que fue trasladado al Hospital Virgen de la Concha de Zamora. El dieciocho de febrero de dos mil veintidós, tuvo lugar otro accidente, esta vez en el término de Fuentesecas, localidad enclavada en esta carretera Zamora 713. Como les decía, une Toro con Castronuevo y pasa por las localidades de Tagarabuena, Pozoantiguo, Fuentesecas y Malva. En este caso, un vehículo se salió de la calzada, resultando herida una persona, que también fue trasladada en ambulancia al Complejo Asistencial de Zamora. El diez de octubre de dos mil diecinueve, otro camión volcó en la Zamora 713 en el término municipal de Toro; su conductor fue trasladado, asimismo, a Zamora.

Los accidentes más graves de la Zamora 713 se produjeron en dos mil diez y dos mil ocho. El uno de agosto de dos mil diez, en el término de Castronuevo de los Arcos, cuando se produjo un choque entre un todoterreno y un turismo, con el resultado de una mujer muerta y un varón herido. El diecisiete de noviembre de dos mil ocho un tractor se salió de la vía y volcó. El accidente tuvo lugar en el término municipal de Toro, en la carretera que enlaza con Pozoantiguo. El conductor quedó atrapado por el volante y, lamentablemente, falleció.

Bien es sabido que en el Plan Autonómico de Carreteras 2008-2020 la Junta tenía programada una actuación en esta carretera, la construcción de la variante de Pozoantiguo. No lo hizo, como tampoco llegó a hacerlo en otras 14 variantes recogidas en el plan. En este caso concreto de Pozoantiguo ni siquiera llegó a hacer el estudio informativo. Claro, que las cuatro que llegó a hacer el estudio informativo le caducaron el estudio, la declaración de impacto ambiental, y habrá que empezar de nuevo.

He repetido ya varias veces –no está mal repetirla una vez más, como la gota malaya– que el diez de febrero de dos mil veintiuno... perdón, que en octubre de dos mil veintidós presentamos por parte de los procuradores zamoranos la pregunta a la Junta, y la respuesta ya la saben todos ustedes, ¿no? Y, además, tengo que decir también que el diez de febrero de dos mil veintiuno mis compañeros Ángel Hernández, María Rodríguez y José Luis Vázquez hicieron una batería de preguntas sobre inversiones en esta carretera entre Toro y Castronuevo. La respuesta de la Junta tuvo lugar el seis de abril de dos mil veintiuno, y en esta respuesta pues no estaba actuación en la 713, no constaba ninguna actuación en la 713.

La variante de Pozoantiguo estaba previsto con una longitud de dos kilómetros y medio, en un terreno llano, y en una inversión de 5.000.000 de euros, al igual que



otras que hemos traído de la Tierra de Campos. Pero, bueno, no se llegó a ejecutar. La Junta alegó entonces circunstancias económicas acaecidas durante la duración del plan, pero ya se sabe que el plan terminó hace tres años, y aunque las condiciones económicas son bastante mejores, puesto que mejoraron en dos mil quince, desde dos mil quince a dos mil veintitrés, ocho años después, no se ha movido un solo papel; seguimos exactamente igual que estábamos en dos mil ocho. Por eso nosotros seguimos insistiendo en la necesidad de construir estas variantes.

Y la propuesta de resolución es del mismo tenor que las últimas debatidas en esta Comisión, que se llama de Movilidad; pero aquí la que no se mueve nunca es la Junta. ¿A que sí? Por eso traemos la propuesta de resolución, que dice así: “Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a que a lo largo de dos mil veinticuatro comiencen las obras de la variante de Pozoantiguo, correspondiente a la carretera Zamora 713”.

Ahora vendrán ustedes diciendo que no hay tiempo porque hay que hacer el estudio informativo, que no sé qué, que no sé cuál, que para dos mil veinticuatro. Si ya lo sé. Si todos lo sabemos. Pero, bueno, vamos a ver con qué nos sorprenden hoy. Estaré muy atento, señores de Vox y señores y señoras del Partido Popular. Estaré muy atento también a lo que la compañera procuradora de Vox de Zamora, doña María Luisa Calvo Enríquez, nos vaya a decir hoy. Y el Partido Popular no sé a quién le toca hoy el turno, pero bueno. *[Murmullos]*. ¿A Ramiro? No, Ramiro no; a Ramiro no. Bueno, que no me van a sorprender nada. Así que, por mi parte, soy todo oídos, señorías. 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. Buenos días, señorías. Bueno, pues de nuevo debatimos sobre una variante de población, esta vez en Pozoantiguo, en la provincia de Zamora. Se trata de una obra que se proyectó –como han dicho– en el dos mil ocho y que no se realizó como consecuencia, según dijeron en aquel momento –aunque no hicieron tampoco ni el proyecto–, de la crisis económica. Esas fueron las razones que alegaron entonces, a lo mejor comprensible en aquel momento. Pero lo que ya no es tan comprensible es que mucho más de una década después sigan sin iniciar unas obras que lo que pretenden –como ha comentado el proponente– es nada más que dar seguridad a los ciudadanos y ofrecer una movilidad segura a los vehículos que circulan por esa carretera.

Espero equivocarme, pero lo previsible es que tal propuesta tampoco salga hoy adelante y que sigamos debatiendo miércoles tras miércoles sobre los incumplimientos de la Junta de Castilla y León en un tema tan importante como es la seguridad vial; algo que de verdad que a mí, como abulense, me preocupa, porque por el hecho de vivir en una provincia periférica no tenemos las mismas opciones de comunicación que un habitante que resida en otras partes de la Comunidad. Y creo que estamos aquí para mejorar la vida de todos los castellanos y leoneses, vivan donde vivan, y



que todos tengan las mismas oportunidades; oportunidades que pasan, sin lugar a dudas, por tener unas buenas comunicaciones. Pero, a la vista de que si en el año dos mil ocho no se hizo esta obra de poco más de 2,5 kilómetros, dudo mucho que, con la situación actual, y si encima –que yo creo que no– no hay presupuesto todavía para la Comunidad, pues se vaya a acometer ahora. En todo caso, 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. Buenos días, señorías. Pues, efectivamente, volvemos a discutir hoy de una... de una variante, de una de los incumplimientos de las 15 que contenía para esta provincia el Plan 2008-2020, y que tiene su importancia para todos y cada uno de nosotros por la seguridad que se buscaba en su programación y en su ejecución, y que en esta pues –como bien han dicho– ni siquiera llegó a tener estudio informativo.

Creo que las razones de que no hay... o que la crisis económica paró todo y que imposibilitó pues su ejecución deberían de haber sido replanteadas en su momento y haber adoptado las medidas necesarias para que no estemos en un plan en que la justificación única y exclusivamente sea esa crisis pasada y que estemos, además, sin previsión de futuro de cuál sería la propuesta o cuál sería la postura que tiene esta Consejería respecto a la seguridad de todos los ciudadanos que viven en esta tierra; y más, como yo creo que se ha dicho de forma constante y reiterada, para aquellas provincias que parecen estar dentro del olvido de esta Comunidad Autónoma, como es Zamora.

Simplemente, y como mención, pues la peculiaridad que, bueno, como ha hecho alusión a la historia de Pozoantiguo, pues, efectivamente, estuvo integrada en el Reino de León y formó parte de las Cortes de... Cortes leonesas de mil ciento ochenta y ocho, es decir, tiene una solera este municipio; en el que, evidentemente, no ha sido acompañado con la previsión que ha hecho la Junta en materia de seguridad, puesto que lo que aquí se pretende y lo que en su día se proyectó, que es una variante de Pozoantiguo para dar esa seguridad a los ciudadanos y a los que allí pasaban, pues ha quedado en el olvido.

Parece mentira que una Administración tan potente, como es la que se nos vende de forma reiterada por parte de los medios y por parte de quien nos gobierna, pues no tenga para dar seguridad a... a estas zonas, en las que Comisión tras Comisión se trae como cosas básicas y necesarias, y estemos reivindicando de forma constante y justificando lo que parecería ser pues... pues, no sé, los deberes que correspondieren a quien tiene las competencias atribuidas en materia de movilidad y seguridad.

Por lo tanto, poco más que decir, sino que esperemos que la propuesta salga adelante y, sobre todo, que el plan futuro prevea las necesidades, y sobre todo esas necesidades previstas, por necesarias, se ejecuten en tiempo y forma para dar razón de ser a las mismas y, sobre todo, seguridad a los ciudadanos.



Nuestro apoyo a... a la variante que hoy se trae de Pozoantiguo por ser ya una necesidad, como ya recogía el Plan de 2008-2020. 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 María Luisa Calvo Enríquez.

LA SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ:

Gracias, presidente. Señorías, en esta ocasión el Partido Socialista nos trae una propuesta de resolución en la que pide a las Cortes de Castilla y León que insten a la Junta a que las obras de la variante de Pozoantiguo se inicien a lo largo del dos mil veinticuatro. Pues, señor Martín Benito, trae usted a esta Comisión para su debate y construcción de esta variante, que, por hablar brevemente de la carretera en cuestión, pues discurre por la... por el interior de la localidad de... del citado... citado pueblo, que tiene 187 habitantes, está en la zona también del alfoz de Toro, muy cerquita. En el trazado existen cuatro curvas -una con un ancho medio de la travesía de 10 metros- y de media cruzan 755 vehículos diarios, de los que 48 son vehículos pesados.

Señorías del Grupo Socialista, saben ustedes perfectamente que en... que el nuevo plan de carreteras se encuentra en proceso de redacción -como usted ha dicho anteriormente-, y en este plan se valorarán las necesidades de los 11.500 kilómetros que conforman la red autonómica de carreteras de Castilla y León, que es la más extensa de España, y en ese momento se estudiará la... la viabilidad de... de esta variante.

Usted, que es un hombre leído, señor Martín Benito, sabe perfectamente que para comenzar con la ejecución de la obra de estas características se requiere, en primer lugar, la contratación y redacción del estudio, la... la aprobación del proyecto y la licitación de las obras. Esto supone un plazo estimado de cinco años, y usted sabe perfectamente que es irrealizable en el... en el plazo que usted presenta. Además, como le he dicho anteriormente, ya sabe cómo se encuentra el... que se está redactando el nuevo plan de carreteras.

Y usted viene aquí, como con otras variantes, a... compromete a la Junta a realizar algo irrealizable por el momento, y que denota que usted pues le importa lo más mínimo el estado de las carreteras de Zamora, porque lo único que presenta pues es atacar a la Junta de Castilla y León, y sabiendo que es irrealizable en ese momento.

Mire, yo le diría que, si le importan mucho las carreteras de Zamora, me gustaría que usted hablase con el Gobierno central, y ejecute de una vez las obras de la 122 y la conviertan en autovía. Es... al menos, intentarlo, pero... pero que no... no de un kilómetro, porque un kilómetro es lo que se está haciendo ahora, que... bueno, lo que se está haciendo, que he leído noticias de antes de ayer que no se cumple ni el impacto medioambiental para un kilómetro que se va a hacer en la frontera hacia acá.

Y si... no le digo nada si me pongo yo a hacer una relación de los accidentes de esa carretera, teníamos para Comisiones de toda la legislatura, y no acabáramos. Solo de mi localidad hay más de 10 fallecidos en el tramo de Zamora a Muelas del Pan.



Así que, mire, no nos tome el pelo con esto, porque el resto de los castellanos y leoneses sabemos que hay propuestas que se van a realizar cuando se puedan hacer y cuando se permita la situación económica, y, mientras, pues su Gobierno nos castiga una y otra vez con un presupuesto raquítico y una penosa ejecución de... de las pocas infraestructuras a los que ustedes... con los que ustedes comprometen y están. Deben de comprometerse con nuestra... con nuestra tierra. Muchas gracias. Y nada más.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

LA SEÑORA COELHO LUNA:

Gracias, presidente. Buenos días, señorías. Bien, señor Martín Benito, nos ha hecho una exposición detallada de la localización y las características de la travesía de Pozoantiguo en la carretera ZA-713. Como muy bien expone en los antecedentes de hecho de la PNL, en la contestación a la Pregunta Escrita 985 se informa que dentro de las variantes contempladas en el Plan de Carreteras 2008-2020 se incluía, entre otras, el tramo de Pozoantiguo, si bien dicho tramo no se encuentra dentro del listado de actuaciones de las que sí se había realizado los preceptivos estudios informativos.

¿Qué quiero decir con esto, señoría? Que, como usted bien sabe, es totalmente imposible el cumplimiento de su propuesta de resolución, la cual insta a la Junta de Castilla y León a que a lo largo del año dos mil veinticuatro comiencen las obras de la variante de Pozoantiguo. Y es imposible porque los plazos administrativos, lógicamente, nunca lo permitirían. Por lo que este grupo votará en contra de la proposición de ley no presentada. No obstante, y dado de que está redactado el nuevo plan... se está redactando el nuevo plan autonómico de carreteras, será dentro de este donde se estudie la viabilidad de la variante de Pozoantiguo.

Permítame, además, que, adelantándome un poco a su más que probable respuesta de que en Zamora... pues que a Zamora nunca le toca nada, le detalle alguna de las actuaciones que en este dos mil veintitrés se han aprobado para la red de carreteras autonómicas de Zamora: más de 200.000 euros para las obras de estabilización de los taludes existentes en la zona del puerto de Canda, en la carretera ZA-106; más de 300.000 euros en la carretera ZA-912, con la instalación de los marcos prefabricados de las obras de reconstrucción del tramo colapsado; más de 233.000 euros para la mejora del pavimento de la vía de conexión entre Puebla de Sanabria y Ribadelago Viejo de la ZA-104, con el objetivo de mejorar la seguridad vial en una carretera de montaña que registra una alta densidad de vehículos; más de 2.000.000 de euros, cofinanciados por la Unión Europea, para conectar la capital zamorana mediante vía ciclista con los municipios de Arcenillas, Casaseca de las Chanas y Moraleja del Vino; obras de renovación del firme de la carretera CL-612 en el tramo entre Monfarracinos y Zamora; la renovación del asfaltado en varios kilómetros de la carretera CL-605 próximos a Zamora; en abril se licitaron 6,34 millones de euros para la mejora de la plataforma firme de la ZA-604 entre Bóveda de Toro y Cañizal.



Como puede observar, señoría, desde la Junta de Castilla y León se actúa en las carreteras de Zamora. La Junta sí se mueve, señoría, en Zamora, aunque no tanto –es cierto– como le gustaría tanto a la Consejería como a este grupo parlamentario. Quizá, si tuviéramos 15.000 millones de euros más, pues nos moveríamos un poquito más. Pero, bueno, ¡qué le vamos a hacer!, no somos independentistas, señoría.

La imperativa obligación de priorizar las actuaciones ajustándose siempre a unos presupuestos limitados conlleva que, aplicando siempre unos criterios objetivos, se tenga que dar prioridad a unas actuaciones sobre otras, lo que implica que las actuaciones que se solicitan, en este caso la travesía de Pozoantiguo, pueda ejecutarse en el futuro dentro del nuevo plan de carreteras, que, como ya se ha dicho, será dentro de este donde se determine su viabilidad. Nada más. Y muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias, señoría. Para cerrar el debate y fijar el texto definitivo de la resolución que propone, tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos, don José Ignacio Martín Benito.

EL SEÑOR MARTÍN BENITO:

Muchas gracias de nuevo, señor presidente. Pues vamos a dar respuesta a cada uno de los procuradores que han intervenido para fijar la posición de su grupo. En primer lugar, muchísimas gracias a don Pedro Pascual, de Por Ávila, y a doña Alicia Gallego, de la Unión del Pueblo Leonés, por el apoyo manifestado. Veía yo a doña Alicia muy optimista, diciendo que la propuesta salía adelante. Después de haber escuchado a los... en ese caso, quien... quienes han actuado de portavoz, las procuradoras de Vox y del Partido Popular, pues está muy claro que la propuesta no... no saldrá adelante, como ya nos temíamos, ¿no?

Pero bueno, vayamos por partes. Señora doña María Luisa Calvo Enríquez, de... de Vox, yo... yo, bueno, puedo entender su incomodidad Comisión tras Comisión, y su rechazo continuo a la mejora de la red de carreteras de la provincia de Zamora. Yo entiendo su incomodidad, ¿no?; porque, claro, que le cuelgan a usted este sambenito y que semana tras semana tenga que salir usted ante sus electores y ante los ciudadanos de Zamora como la persona que rechaza las mejoras para su provincia entiendo que, hombre, es un papelón, ¿no? Es un papelón que, bueno, que usted afronta... intenta afrontar con naturalidad, pero seguro que por... en el interior se le hierve la sangre, ¿verdad?; como cuando se tratan aquí otros temas que le puedan afectar a usted o a otros procuradores.

Pero, bueno, fuera de esa comprensión, de la humana comprensión que pueda tenerle, hombre, hay... hay algunas cosas que me van a permitir que... que le replique, ¿no? Porque usted se escuda una y otra vez en que el nuevo plan está en proceso de redacción. Fíjese, un proceso ya acabado en dos mil veinte, estamos finalizando dos mil veintitrés, tres años en proceso de redacción, pues, hombre, esto va a tardar más que la obra de El Escorial. Esto va a ser, al final, una obra cumbre del ensayo nacional, del ensayo español, porque están tres años redactando. Yo entiendo que... que no será *El parto de los montes*, sino que será un... un ensayo de plan realmente cumbre, ¿no?, para enmarcar; y lo mismo se convierte en una obra de obligada referencia en el panorama nacional, ¿no?; porque tres años son muchos.



Pero, claro, luego viene usted diciendo que, como mínimo –como mínimo, ha dicho–, si se quisiera empezar ahora los trámites, tardaría cinco años. Claro, largo me lo fiáis, puesto que nos iríamos a dos mil veintiocho. Le está dando usted... trasladando un mensaje a la ciudadanía zamorana que la variante, no ya la de Pozoantiguo, sino las otras 15 variantes de las que hemos hablado y estamos hablando miércoles sí y miércoles también en esta Comisión, que, como mínimo –eso en el caso de que empezara ahora a moverse un papel–, no estaría hasta dos mil veintiocho. Pero, claro, como tampoco ponen ustedes el límite final a la redacción del plan... Hombre, yo entiendo que la redacción del plan estará terminada antes de que acabe la legislatura, porque vamos ya para dos años, y aquí no... no se mueve nada.

Y luego me dice que... me acusa usted a mí que ya hay que tener valor para decir que me importa lo más mínimo las carreteras de Zamora. ¿Pero cómo se atreve usted a decir eso? ¿No se da cuenta usted, señora Calvo Enríquez, que eso queda grabado aquí en el Diario de Sesiones? Es que lo que usted dice queda grabado para ciento y un día, para... y si la grabación dura –que durará, porque se hará también en papel, me imagino–, va a estar ahí para los archivos. Y cuando venga un historiador, un investigador, a ver qué se trabajaba en las Cortes, se va a encontrar con muchas sorpresas: desde auténticas –con todos los respetos– disparates que se han dicho en el Pleno y en las Comisiones hasta que usted diga que a un procurador que trae y que se interesa por las carreteras de Zamora que le importan lo más mínimo. Hombre, a mí me preocupa un... me preocuparía que, en el futuro, quien me leyera pues, en fin, tuviera una consideración acerca de lo que... cuál ha sido la labor política en la institución autonómica. Pero, bueno. Por eso yo la rogaría que fuera más cuidadosa con los términos que utiliza, porque esto, evidentemente, constará en el Diario de Sesiones.

Y yo le respondo: claro, me importa tan poco, me importa tan poco, siguiendo su criterio, que por eso la traigo. Fíjese, tan poco me interesan las carreteras de Zamora que por eso no traigo... no solamente traigo las variantes, sino también otras carreras.

Por cierto, que han hablado ustedes –creo que ha sido la procuradora del Partido Popular– de la carretera de La Bóveda de Toro a Cañizal, y se ha jactado de esa carretera. Pues que también, que repase el Diario de Sesiones y vea lo que ha dicho su partido de esa carretera y que vea, también, las veces que el Grupo Socialista ha traído la de Bóveda a Cañizal, como la de Rionegro al límite de la provincia de León, como la de Rihonor, como la de Porto, y podríamos seguir hablando de muchísimas, de muchas carreteras de titularidad autonómica de la Junta de Castilla y León.

Pero, en fin, lo que yo sí le digo, señora Enríquez, sin temor a equivocarme –y lo que le voy a decir no me voy a arrepentir que conste en el Diario de Sesiones–: yo todavía no le he visto ni a usted ni a su grupo, no ya en la legislatura actual, sino en la anterior, en traer una propuesta de mejora de la red viaria autonómica en la provincia de Zamora. Lo digo: ni en la... ni en la décima legislatura ni en la undécima de traer la propuesta de una variante, la propuesta de la mejora de la plataforma de una carretera autonómica. Creo que no me equivoco; y, si me equivoco, pues pediré disculpas.

Y en cuanto a la intervención de la procuradora doña Beatriz Coelho, del Partido Popular, bueno, que ya, en fin, su... su arranque informativo, por así decirlo, viene a decir que se anticipa a mi más que probable respuesta, ha dicho. Pues usted no se podrá ganar la vida de... de adivina, ¿eh?, de adivina. No tenía pensado de



decirle ni mucho menos eso. Por lo tanto, su respuesta era que yo iba a decir que a Zamora nunca le toca nada. Pues, mire, se ha equivocado, no lo voy a decir, ya lo ha dicho usted, ¿para qué lo voy a decir yo? Pero, si monta usted una consulta de adivina, yo no voy a ir a que me adivine el porvenir. Lo siento mucho.

Claro, luego se escuda usted en... en obritas de la Junta de renovación de la plataforma, del asfaltado, de la señalización. Eso se lleva... hay un capítulo que se llama, que es un capítulo fijo que figura todos los años en los presupuestos, que es "Renovación y conservación de carreteras". Es que es como si me dice usted -estamos hablando de Educación-: "Es que la Junta abre todos los días los institutos, es que la Junta abre todos los días los colegios". Bueno, es su obligación; su obligación es renovar y... Es que ya si no renueva, es que ya si... bueno, es que ya no es ni siquiera si no renueva, porque le puedo contar algunos casos, por ejemplo, que hay un absoluto abandono, que ya ni siquiera echan... echan parches en alguna carretera. Pero, en cualquier caso, la renovación, el tapar los baches, hombre, ya si no tapamos los baches...

Por lo tanto, no se jacte; no se jacte de que la Junta hace eso. Le contaba yo el caso de La Bóveda de Toro a Cañizal, que usted ha dicho que... Pues, mire, si repasa, La Bóveda de Toro a Cañizal estaba en el Plan 2008-2020. Y creo recordar que incluso que estaba en el anterior. Así que llevamos como mínimo, como mínimo, como mínimo, 15 años esperando. 15 años, ¿eh?, se dice bien; 15 años ya es mucho. Y las veces... -se lo decía antes a la señora Enríquez; se lo digo también a usted- las veces que ha traído el Grupo Parlamentario Socialista la carretera de Bóveda a Cañizal, le invito a que repase el Diario de Sesiones, y lo que ha dicho su grupo, y quién actuaba de portavoz en nombre de su grupo las veces anteriores. Se nos rechazó.

Así que, bueno, se... una más, una más, y todavía quedan unas cuantas que debatir. Pero, claro, luego me habla usted, me han hablado ustedes, de que si el... que si el Gobierno de España. No consta que el señor... -en este caso, la de Pozoantiguo- creo que no consta que el señor Carriedo ni el señor Mañueco se hayan dirigido al Gobierno de España para que se la arregle. Dirán: "Hombre, ¿cómo se va a dirigir si es competencia de la Junta de Castilla y León?". No, pero ya le digo yo que el señor Carriedo en Zamora, en el Consultivo, en septiembre dijo que la carretera de La Puebla a Rihonor, que es una carretera autonómica, se la arreglara el Gobierno de España.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Tiene... tiene que ir terminando, señor Martín Benito.

EL SEÑOR MARTÍN BENITO:

No sé qué le ocurre al señor procurador de Guardo, pero creo que... que por estar... estaba interviniendo. Yo no tengo ningún inconveniente, señor presidente...

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Vaya... vaya concluyendo, por favor...

EL SEÑOR MARTÍN BENITO:

... en dejarle dos minutos o tres.



EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

... que se ha pasado el tiempo.

EL SEÑOR MARTÍN BENITO:

Yo se los dejo.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Vaya concluyendo, por favor.

EL SEÑOR MARTÍN BENITO:

Aunque nos saltemos el protocolo y el Reglamento -que no me va a dejar, con razón, la... la letrada-, pero, si quiere, yo le dejo, y que hable él.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Tiene que ir concluyendo. Ya se le ha pasado el tiempo, y le hemos dejado 40 segundos.

EL SEÑOR MARTÍN BENITO:

Pero, claro, yo continuaría, pero que no me interrumpa.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Vaya concluyendo, por favor. Le hemos dejado 40 segundos.

EL SEÑOR MARTÍN BENITO:

Bueno, es igual, es igual. Ya termino para decirle que no me sorprende de nada y que sigan ustedes en esa cerrazón, que seguramente los ciudadanos se lo van a agradecer muchísimo, sobre todo los ciudadanos y ciudadanas de la provincia de Zamora. Muchas gracias.

Votación PNL/000635

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 es el siguiente: dieciocho 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 lectura al segundo punto del orden del día.

PNL/000677

EL SECRETARIO (SEÑOR PABLOS ROMO):

Segundo punto del orden del día: **Proposición no de ley número 677, presentada por los Procuradores don José Ángel Ceña Tutor, doña Leila Vanessa García Macarrón y don Juan Antonio Palomar Sicilia, instando a la Junta de**



Castilla y León a que solicite al Gobierno de España una serie de medidas para mejorar el servicio ferroviario de RENFE entre Soria y Madrid y para modernizar la línea férrea Soria-Torralba, 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 Juan Antonio Palomar Sicilia, por un tiempo máximo de diez minutos.

EL SEÑOR PALOMAR SICILIA:

Muchas gracias, presidente. Buenos días, señorías. Bueno, pues esta iniciativa que traemos hoy aquí, a esta Comisión, responde a una necesidad que... que demandan los sorianos; es una necesidad acuciante. Estamos hablando de la mejora del servicio ferroviario existente en nuestra provincia, porque se trata de un derecho que en Soria se ha ido cercenando deliberadamente años tras años. Aunque hoy en día el ferrocarril soriano se encuentra casi extinguido, lo cierto es que, si nos remontamos a años atrás, Soria tenía bastante tránsito en lo que es las líneas y paradas ferroviarias se refiere. Y podemos distinguir algunas de las líneas que existieron en mi provincia entonces, de las que ahora pues solo quedan restos de las infraestructuras que en su día se construyeron.

Había una línea que iba de Ciudad-Dosante -una estación que existía en la provincia de Burgos-, pasando por Soria, hasta Calatayud. Y en Soria las paradas que realizaban eran bastantes, 17 localidades, nada más y nada menos: San Leonardo de Yagüe, Navaleno, Pinar Grande, Cabrejas del Campo, Abejar, Herreros, Cidones, Toledillo, Soria capital, Valcorba, Martialay, Candilichera, Cabrejas del Campo, Gómara, Portillo, Torrubia y Tordesalas. Era la llamada línea Santander-Mediterráneo, una línea que, desgraciadamente, se cerró en mil novecientos ochenta y cinco, dejando de prestar este servicio a los vecinos sorianos. Hubo intentos pues de examinar la viabilidad de crear una lanzadera para unir nuestra provincia con el tren de alta velocidad, que sí se creó en Calatayud, pero que se quedó en nada, como todo.

Otra línea que teníamos era la Valladolid-Ariza y Barcelona, conectaba con Barcelona, que hacía paradas en la provincia de Soria, en localidades como Langa de Duero, Velilla de San Esteban, San Esteban de Gormaz, Osma, La Rasa, Quintanas de Gormaz, Berlanga de Duero, Rebollo, Barca, Matute de Almazán, Almazán, Coscurita, Morón de Almazán, Alentisque, Chércoles y Monteagudo; 14 localidades. La línea también cerró en mil novecientos ochenta y cinco, mientras que el cierre de transporte de mercancías se realizó en mil novecientos noventa y cuatro, nueve años más tarde.

Y una tercera línea, que también pasa por Soria, es la que es objeto hoy de esta iniciativa que traemos aquí, a esta Comisión. Una línea que en sus orígenes conectaba Madrid, pasando por Soria, hasta la frontera francesa, pasando por Pamplona, si bien antes también hacía paradas en más localidades que las... que las que realiza hoy. Y los trenes pues paraban, por ejemplo, en Torralba del Moral, Ambrona, Miño, Radona, Adrada, Coscurita, Almazán, Matamala de Almazán, Tardelcuende, Quintana Redonda, Navalcaballo, Soria, Velilla, Alarcón... Arancón -perdón-, Aldealpozo, Valdegeña, Villar del Campo, Ólvega y Ágreda; nada más y nada menos, 19 localidades.



Pues bien, de todas estas líneas, paradas y frecuencias, hoy tan solo se mantiene la línea Soria-Torralba-Madrid. La línea Soria-Castejón de Ebro se encuentra actualmente cerrada y fuera de servicio desde hace más de 27 años. Sí es cierto que esta... se está realizando actualmente un estudio sobre esta viabilidad para reabrirla; pero habrá que ver en lo que queda, porque ya, como acabo de exponer, estos estudios también tuvieron lugar en otras líneas ya cerradas y nunca se han vuelto a abrir al tráfico.

El cierre respondía entonces a que esta línea se consideraba económicamente deficitarias, y, ante la falta de voluntad para revertir esta situación, pues se optó por lo fácil, por cerrarlas, conllevando al perjuicio inconmensurable para mi provincia. Así que es evidente que, si se cierra una línea de tren, lo que se está haciendo con este cierre es favorecer precisamente el aislamiento y la insularidad de mi provincia, y no lo contrario. Y esto es, efectivamente, lo que está sucediendo. No se han valorado ni se valorarán hoy en día cuestiones más allá de las económicas para tratar de mejorar la situación en la que se encuentra Soria actualmente.

Y, como se suele decir, pues de aquellos polvos estos lodos. La infraestructura ferroviaria soriana se mantiene abierta en la mínima expresión, perjudicando enormemente el desarrollo económico y social de la región, tal y como muestran, año tras años, todos los datos relativos a mi provincia.

Lo que pretendemos con esta propuesta es, al menos, mantener en estado óptimo todos los aspectos posibles de la última línea que subsiste en nuestra provincia, y esto es la línea Soria-Torralba, que une nuestra capital con otras localidades -pocas, ya-, solamente cuatro (Quintana Redonda, Tardelcuende, Almazán y Torralba del Moral), y que finaliza en la capital madrileña. Y digo "mantener en estado óptimo todos los aspectos posibles" porque, si se mejora solo alguno pero el resto sigue siendo pues deficitario, el resultado seguirá siendo la misma ineficiencia que existe hoy en día. Por ejemplo, no tiene sentido ampliar los horarios si el tren tarda en llegar más que el autobús y, encima, es más caro. Es por ello que el esfuerzo debe ser conjunto, solo así se propicia un mayor interés en la elección del tren como alternativa y, con ello, se defiende el derecho de los sorianos; un derecho que tuvieron, y que el día de hoy pues se le está privando.

En cuanto al punto primero de nuestra iniciativa, la ampliación de las frecuencias horarias existentes en esta línea en ambos sentidos, no es sino una demanda de los vecinos de mi provincia, que se ven condicionados a los horarios rígidos y del todo punto escasos. Actualmente, tan solo existe de lunes a viernes dos trenes con destino Soria: uno, a las siete cuarenta y siete de la mañana, y tarda tres horas en llegar, cuando el coche en viaje pues se realiza ahorrando una... una hora de tiempo; y el otro tren sale a las siete de la tarde, llegando a Soria a las diez de la noche. Existe un tercer viaje los viernes, aunque el tiempo de trayecto sigue siendo de tres horas largas. Los fines de semana, aunque el horario varía mínimamente, si bien siguen existiendo tan solo dos trayectos. Lo mismo sucede a la inversa, de Madrid a Soria; pero, además, no existe este tercer trayecto que se dan los viernes, sino que es el domingo. Esta frecuencia, como puede ver, es claramente insuficiente y absolutamente limitada. Por ejemplo, es imposible que si alguien viva... viva en Madrid pueda venir a trabajar a Soria -y lo mismo sucede a la inversa-, porque, sencillamente, este horario no lo permite. Esto me parece un claro ejemplo de cómo se toman las decisiones sin tener en cuenta las necesidades reales de una población



que, sistemáticamente, no es tenida en cuenta. Debería, como mínimo, adelantarse el primer horario para permitir compaginar el trabajo con vivir fuera de la provincia donde se trabaja; pero también deberían aumentarse y ampliarse estos horarios, flexibilizarlos, permitir al ciudadano la elección, no la imposición, hecho que no sucede actualmente. Consideramos que la inclusión de una tercera trayectoria con carácter diario solventaría esta problemática. Además, tal y como comentan los vecinos, tampoco son tenidas en cuenta las poblaciones aledañas a la capital, porque, por ejemplo, no existe ningún tren a primera hora de la tarde para los que... para que se conecten con Soria, lo que impide que puedan elegir este sistema como forma habitual de transporte.

Y en cuanto al punto segundo, la reducción del tiempo de viaje, es otra realidad que debe ser puesta sobre el tapete. De Soria a Madrid hay una distancia de 240 kilómetros. Una distancia pues que se trata... que se tarda en recorrer, a 120 kilómetros por hora, por carretera, dos horas, mientras que el transporte por tren se dilata hasta las tres horas de viaje, como he dicho. Luego, eso sí, nos bombardean con la utilidad que supone el uso del transporte público y sus beneficios; unos beneficios que, según estoy exponiendo, son inexistentes en mi provincia. Además este ya es de por sí perjuicio que supone tener un trayecto tan largo, hay que añadir que últimamente los vecinos sorianos se quejan de que son frecuentes las averías y las incidencias que ocurren en los trenes, y que hacen que sus viajes se dilaten mucho más allá de las tres horas que hemos expuesto. Por poner otro ejemplo, el tren de alta velocidad que conecta Calatayud con Lérida, y que cubre la misma distancia que Soria-Madrid, pues tarda una hora y nueve minutos en hacer el viaje, tres veces menos que lo que tenemos que soportar nosotros. Y ya sé que es alta velocidad, pero más de... más de tres horas en un trayecto de 240 kilómetros, se mire por donde se mire, es inaceptable.

Y en cuanto al punto tercero, que se instale una catenaria para la electrificación de la línea en todo su recorrido, no solo conllevaría a la modernización de la infraestructura, sino también la reducción de estos tiempos que he expuesto. El importe de esta electrificación serían de 56 millones –un poco más–, una cifra pues creo que es totalmente asumible.

Y en cuanto al punto cuarto, la activación de programas de descuentos e incentivos de tarifas a los usuarios de esta línea, serviría no solo como compensación a aquellos que se dedican... deciden a usarla, sino también como incentivo para aquellos que todavía no la usan. El bono actual, establecido hace apenas unos... un año, tiene una duración de tan solo cuatro meses –desconocemos el porqué de esta decisión–; pero sí que nos gustaría que se alargase en el tiempo, ya que pues 1.100 estudiantes y trabajadores son los que los están utilizando habitualmente, por lo que pedimos que sea no solo uso... que sea mantenida sobre todo en el tiempo.

Y finalmente, el punto quinto, no podíamos olvidarnos de la estación de tren que hay en Coscurita, donde siempre ha existido una parada facultativa, que, sin embargo, fue eliminada en el año dos mil diez. Se trata de una población tradicionalmente vinculada al tren, que siempre había tenido una parada. Lo que pedimos es totalmente lógico y comprensible, que existe... que, si existe algún ciudadano que compre un billete en esa localidad, pueda bajar y subirse en esta misma localidad, se le... se le conceda este derecho; un derecho que han tenido siempre, y ahora se les está negando desde dos mil diez.



Señalar que somos conocedores de la inversión realizada en esta línea que estamos exponiendo, aunque ello no ha supuesto una mejora de ninguno de los puntos que nosotros estamos defendiendo en esta Comisión, de ahí que tenga todo el sentido que estamos pidiendo en esta Comisión, ¿no? Yo creo que, si no se ha hecho nada con esta... con esta infraestructura que se acaba... creo que no han terminado aún las obras, bueno, yo creo que... que es lógico lo que se está pidiendo aquí para... para tener un mejor servicio. Nada más. Y muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

EL SEÑOR PASCUAL MUÑOZ:

Gracias, presidente. Bueno, pues comienzo expresando mi voto favorable a esta proposición no de ley y reconociendo también que me he sentido muy identificado con todo lo que nos acaba de exponer. No entiendo cómo es tan difícil reconocer que en esta Comunidad hay al menos ciudadanos de primera y de segunda, provincias de primera y de segunda, porque la dura realidad es esa. Yo, y vaya por delante que no tengo nada en contra -nada en contra, al contrario, me alegro muchísimo-, pero no me imagino a ningún vallisoletano ni a ningún burgalés, por ejemplo, pidiendo lo que ustedes solicitan hoy. Y no lo hacen simple y llanamente porque no lo necesitan; ellos disponen de unas conexiones adecuadas y acordes en el siglo en el que vivimos.

Espero equivocarme, pero, por mi experiencia, digo que se arme de paciencia, porque lo que seguro que le dicen es que la Junta de Castilla y León, y en concreto la Consejería de Movilidad y Transformación Digital, está haciendo todo lo que está en su mano, pero que, claro, el malo es el Gobierno de España; o sea, que... Seguramente les digan también que han enviado muchas cartas a los sucesivos ministros encargados de transporte y comunicaciones; o que ya se han puesto en contacto también a través de carta, eso sí, con el señor presidente, o que el señor Puente, en este caso. Y les dirán que, si ellos no ponen de su parte, pues que nada se puede hacer, porque la Junta no tiene competencias en materia ferroviaria.

Al menos esto es lo que me dicen a mí cuando traigo a estas Cortes el problema de las comunicaciones ferroviarias en la provincia de Ávila, y siempre me contestan que la Consejería se preocupa mucho y que envía muchas cartas al Ministerio, pero que el Ministerio no les hace caso. Y, claro, yo le digo que con cartas pues solo... con cartas no se solucionan los problemas, y que los abulenses, y en este caso también los sorianos, pues llevamos soportando muchos años esos problemas. Con unos trenes que son más lentos ahora que en el siglo pasado, que se averían -como usted ha comentado- cada dos por tres, con unas frecuencias lamentables y que nos dejan tirados cuando vamos a trabajar o a estudiar.

Y por supuesto que estoy hablando de los trenes convencionales, porque a la alta velocidad -como ustedes- en Ávila ni... [murmullos] ... ni está ni se la espera, efectivamente. Nos dejan fuera del Corredor Atlántico también, la última oportunidad que era para Ávila y los abulenses que progreseemos y nos equiparemos un poquito al resto de las provincias.



Pero, miren, a mí, como ciudadano, como abulense, cada día me importa menos de quién sea la competencia, lo que quiero es igualarme un poco con los que más ventajas y oportunidades tienen. Lo que no puede ser es que nosotros, y ustedes también están cerca, nosotros estamos pegados a Madrid, y tardamos casi dos horas en tren. No es... no es comprensible.

Hemos reclamado también muchas veces, igual que usted está haciendo ahora, que nos incorporen a Ávila y a Arévalo en el servicio de proximidad de Medina del Campo-Valladolid-Palencia, o en las red cercanías de Madrid, y, al igual que siempre, pues la Consejería pues ha enviado una carta.

Hablamos mucho de la dispersión de la Comunidad, de su extensión, de la despoblación, pero muchos de estos inconvenientes pues se paliarían en gran medida con unas buenas comunicaciones que garanticen de verdad la igualdad que siempre dicen que hay entre todos los castellanos y leoneses.

Y ya para terminar, quiero recordar que, efectivamente, como ya he comentado, la competencia en materia ferroviaria es del Gobierno de España. Si eso lo tenemos todos muy claro; pero lo que también deberíamos tener claro es que la Junta responde por todos los castellanos y leoneses y que tiene que luchar por sus intereses, por los de todos, independientemente de donde vivamos. Y de verdad que a mí se me ocurren muchas más formas de reivindicar mejoras en las comunicaciones de Soria o de Ávila que enviando cartas. El Gobierno de Castilla y León tiene que velar porque todos seamos iguales, y en materia de infraestructuras, de comunicaciones pues están fallando.

Como digo, nuestro voto va a ser a favor de su propuesta, porque lo que ustedes están reclamando hoy me parece totalmente lógico y lícito. Ustedes, al igual que los abulenses, quieren ser como el resto de los ciudadanos de Castilla y León, quieren tener unas comunicaciones dignas que los igualen y no nos alejen y aislen aún más. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

LA SEÑORA SUÁREZ VILLAGRÀ:

Muchas gracias, presidente. Aún queda mucho por hacer en materia de ferrocarril en Castilla y León, y desde la Administración regional seguiremos exigiendo todo aquello que sea competencia del Gobierno central, como hemos hecho en la legislatura pasada cuando estábamos en la Oposición, y en esta, estando en Gobierno, para intentar conseguir una mayor vertebración del territorio.

En cuanto al transporte ferroviario, es una de las acciones que desde Vox hemos puesto en valor para combatir la despoblación, porque... porque creemos que es fundamental; y, por ello, hemos llevado a cabo algunas iniciativas en el seno de esta casa. En la pasada legislatura instábamos al Gobierno de la nación a bonificar los billetes de alta velocidad; en esta legislatura instábamos al Gobierno de España a que realizara los trámites necesarios para declarar la línea de tramos de alta velocidad entre Palencia, Burgos, Zamora, Madrid y León-Madrid como de obligación de servicio público;



también instábamos al Gobierno de la nación a que reabriera de manera inmediata al tráfico de mercancías la totalidad de la vía 102 del tren Madrid-Aranda-Burgos, previa adecuación y recuperación de la operatividad de esta.

Y para Castilla y León resulta prioritario que se materialicen las líneas de alta velocidad, pero también son necesarias otras actuaciones en ferrocarril convencional que complementen los beneficios de estas, como son la electrificación de la línea Salamanca-frontera portuguesa y el acondicionamiento de la línea Torralba-Soria para su conexión con la red de alta velocidad, junto con el estudio de viabilidad del corredor ferroviario Soria-Castejón, que se plantea como una línea compatible con el tráfico mixto, y que permitirá conectar Castejón con el Corredor Cantábrico-Mediterráneo. Y, para ello, es importante solicitar al Gobierno de la nación la realización de las mejoras necesarias en la red de ferrocarril convencional de Castilla y León, tanto en términos de infraestructura como de conectividad, de modo especial las conexiones ferroviarias Soria-Madrid y el estudio de reapertura de la línea Soria-Castejón.

Y para demostrar que la Junta de Castilla y León sí está comprometida con los ciudadanos de Castilla y León, ha reivindicado al Gobierno de España la renovación de la infraestructura y las mejoras en las frecuencias de viaje y del material rodante, con el objetivo de reducir los tiempos de viaje, que actualmente son de aproximadamente tres horas, y reducirlos a dos horas.

Respecto a los servicios e infraestructuras ferroviarias en la provincia de Soria, se ha instado al mantenimiento de la lanzadera Soria-Calatayud para enlazar con el AVE Madrid-Barcelona más allá del treinta y uno de diciembre de dos mil veintitrés; se ha instado a la reapertura de la línea Soria-Castejón cuanto antes para su conexión con el norte y este de España y a la mejora de los servicios ferroviarios en cuanto a frecuencias y tiempos de viaje, con las inversiones necesarias en infraestructuras y material rodante, en las líneas Soria-Torralba-Madrid.

Lo que es verdaderamente preocupante es que este Equipo de Gobierno esté luchando contra la despoblación, intentando tomar medidas desde los diferentes ámbitos, desde las diferentes Consejerías, pero que el Gobierno central esté haciendo todo lo contrario, diciendo en el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible que es inviable la solución del ferrocarril en el mundo rural con baja demanda y baja concentración de población. Esto supondría que el Gobierno del señor Sánchez está pensando en acabar con el transporte ferroviario de media distancia.

Al final, señorías, en las zonas rurales hacen falta servicios, porque, si no, la gente se va, y es de lógica; pero poco le importa eso al Gobierno de España, y claro que les echamos la culpa al... al Gobierno de España, que le echamos la culpa. Mucho se les llena la boca a los señores socialistas con la lucha contra la despoblación cuando vienen aquí, y luego tenemos que ver actuaciones por parte del Gobierno central que intentan hacer desaparecer las zonas rurales. El Partido Socialista seguirá regando de millones de euros a sus socios separatistas, y aquí vendrán a justificarlos, y los demás seguirán... seguiremos viendo cómo en los próximos años los servicios públicos de los castellanos y leoneses se verán reducidos.

Nos consta que la consejera de Movilidad y Transformación Digital ha solicitado tener una reunión -y no carta, como dice el señor Pascual- para abordar las necesidades de Castilla y León, por lo que estamos seguros de que hará llegar al nuevo ministro todo aquello que esta región necesita en esta materia. Y estamos seguros de que el nuevo ministro algo hará por esta tierra, lo mismo que ha hecho por soterrar



las vías del tren de Valladolid, es decir, nada. Así que poco podemos esperar para esta región. Pero desde este Equipo de Gobierno sí nos comprometemos a solicitar estas mejoras al Gobierno central. 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 Pedro Luis González Reglero.

EL SEÑOR GONZÁLEZ REGLERO:

Sí. Presenta el Grupo Soria ¡Ya! una iniciativa relacionada con la necesidad... instando al Gobierno de la Nación con la necesidad, sobre todo en materia ferroviaria, de determinadas cuestiones, que, bueno, vaya por delante, a nosotros en principio no nos parece mal, pero yo creo que habría que contextualizar. Le he pasado una enmienda de sustitución, que, vaya por delante también, en el caso de que la acepte, votaremos a favor; en el caso de que no lo acepte, nos abstendremos por las circunstancias que ahora explicaré.

Pero sí quiero hacer una breve introducción, a raíz de lo que se ha dicho por la parte de la portavoz de la ultraderecha -nada... nada nuevo bajo el sol, como es habitual-, que, en este sentido, a la hora de reivindicar al Gobierno de España, pues son los primeros que cogen... yo iba a decir la bandera, pero no sé qué bandera, si la de los nazis o la española recortada, o, estilo vicepresidente, estilo el tapicero, con el megáfono, no lo sé; eso ya cada uno sabrá qué es lo que tiene que reivindicar y qué es lo que tiene que... que recoger.

Pero no es menos, señor portavoz de... del Grupo Soria ¡Ya!, que quiero pensar que las carreteras de la Junta de Castilla y León y las necesidades de inversiones tienen las mismas necesidades que pudieran tener las personas que van en tren; cuando menos a igual a igual. Lo que pasa que aquí me imagino que el partido... el siguiente que va a intervenir, el partido de la derecha extrema, pues dirá que es más importante a la hora de implementar o de exigir al Gobierno de la nación, pero no exigir al Gobierno de la Junta. Yo creo que, vamos, habría que poner al mismo rasero a los usuarios de los trenes que a los usuarios de las carreteras; cuando menos al mismo. Pero pues es lo que tiene la demagogia y es lo que tiene pues el no preocuparse por las necesidades de los castellanoleonese.

Decía también el señor portavoz de Soria ¡Ya! que 56 millones de euros de electrificación de una línea es asumible. Bueno, pues pudiera ser asumible. Igual de asumible pudiera ser, señor Palomar, que 56.000 euros para un proyecto de reparo o de parcheo de una carretera pudieran ser asumibles para la Junta de Castilla y León, pero no lo son. Hay diferencia entre 56 millones y 56.000 euros. Yo creo que es manifiestamente diferente.

Como también decía el compañero de Por Ávila, el compañero Pedro Pascual, que dice que... que el malo siempre es el Gobierno de España. Siempre, siempre; siempre, cuando no gobiernan los que se creen que por herencia tienen que gobernar; esos que se creen que son monárquicos, pero luego se meten con el rey, ¿no?; creen que la... que les... por obligación, o por algo sin criterio, les corresponde gobernar durante... durante siempre a ellos. Yo añoraba igual tiempos pasados, o añoran



ellos igual tiempos pasados, en el que por real decreto habría que gobernar. No, la democracia es mucho más abierta que todo esto.

Decía también el señor Pascual que se hinchan a encharcar... a enviar cartas a los... al presidente del Gobierno, a los diferentes ministros. Yo en eso sí que estos días pensaba, señor Pascual, que me imagino que será porque el señor Feijóo fue presidente de Correos, que le llaman "el cartero". No sé si tendrá algo que ver o no de la cantidad de cartas que... que les envían. Igual que la cantidad de cartas que les envían los diferentes alcaldes de los municipios de Castilla y León a la Junta de Castilla y León, a los diferentes consejeros, y ni les recibe ni les... ni les escucha. Por lo tanto, cuando menos pongamos todo al mismo rasero.

Señor Palomar, en cuanto a los proyectos de la línea Soria-Torralba, le voy a detallar las inversiones que ha hecho el Gobierno de la nación, y las cuantificamos: supresión del bloqueo telefónico, o bloqueo de liberación automática, 22 millones de euros; renovación de la línea férrea de ancho convencional Torralba-Soria entre el punto kilométrico 0/0 al 13 y del 58 al 92, 47 millones de euros; mejora de trazado de línea férrea de ancho convencional Torralba-Soria del punto kilométrico 13 al 58, casi 7.000.000 de euros.

Otras obras: emergencias y señales. Las obras de renovación integral de la línea Torralba-Soria, 92,7 kilómetros, con una inversión de unos 77,5 millones de euros, tienen por objeto la modernización de toda la infraestructura, incrementando su fiabilidad, seguridad y confortabilidad para una mayor calidad del servicio. Las actuaciones se centran en dos tramos: el que discurre desde la estación de Torralba sentido Soria, 13 kilómetros; y un segundo, de 34 kilómetros, en el tramo final de la línea hasta la capital soriana. En los 45,5 kilómetros del trazado intermedio, que ya fueron renovados anteriormente, se han realizado mejoras puntuales en la vía, pasos a nivel, introduciendo pasos de caucho tipo *strail*, drenajes, cunetas, etcétera. Los trabajos han incluido la renovación de la vía de la línea, sustitución del... del balasto, traviesas y carril y mejoras del trazado. También se ha procedido a la remodelación y reordenación de las vías y andenes de las estaciones de Soria y Almazán, así como a la instalación de nuevos enclavamientos electrónicos en ambas estaciones.

La segunda fase, que se inició en junio del veintitrés, contemplaba diferentes actuaciones, cifrado todo ello en 79,5 millones de euros. ADIF ha reordenado y optimizado las vías en andenes de la estación de Soria al Cañuelo, actuaciones de una inversión de 1,2 millones de euros, y reforzarán la fiabilidad de la infraestructura y la capacidad para prestar servicios ferroviarios. Con estas actuaciones en la estación de Soria, la terminal ha pasado de contar con dos andenes: el principal, que da servicio a la vía 1, y uno central para las vías 3 y 5; el tercero de los andenes se destinará a usos técnicos. Además, se han renovado las vías 1, 3, 5 y 7 mediante la sustitución de... de los principales elementos que las componen (el carril, las traviesas y el balasto), así como sus desvíos, que se reemplazan por otros que permiten circulaciones a un mayor nivel.

Más: ADIF va a abordar en los próximos meses una ambiciosa remodelación de la estación de Soria con un triple objetivo: la recuperación de la memoria arquitectónica, con la puesta en valor de los cuatro... de las cuatro fachadas del edificio de viajeros, diseñado por Luis Gutiérrez Soto, uno de los principales arquitectos de principios del siglo XX; la mejora de los espacios interiores del edificio de viajeros destinados a uso público, es decir, el conjunto de la planta baja; y la potenciación de



la plaza de acceso a la estación, urbanizando los espacios con un mayor carácter personal. Importe: alrededor de los 4.000.000 de euros.

El pasado dos de octubre del año... del presente año, el pasado mes, fue adjudicado a la empresa UTE PEYCO-VELBER los Servicios de Consultoría y Asistencia Técnica para la Redacción del Estudio de Alternativas y el Proyecto de Construcción de la Remodelación de la Estación de Soria, con un plazo de ejecución de 26 meses. Ese estudio está cifrado en casi 400.000 euros. Total, señor Palomar, 85 millones de euros en inversión en los proyectos de la línea Soria-Torralba. Yo creo que, como diría mi buen amigo José Ignacio Martín Benito, obras son amores y no buenas razones.

En cuanto a las... a la enmienda que le hemos presentado, en la que usted lo... lo detallaba en... creo recordar que era en cinco puntos, decirle que le hemos pasado una enmienda de sustitución en la que... la leo textualmente, si usted la aceptara. El primer punto: "Colaborar con el Gobierno de España -como se hace en otras líneas y en otras Comunidades Autónomas- en la ampliación de las frecuencias horarias existentes en el servicio ferroviario de Renfe entre Soria y Madrid en ambos sentidos, con el objetivo de mejorar y adaptarse a las necesidades de los usuarios". Le repito que en otras líneas de la Comunidad y en otras Comunidades Autónomas así se hace.

El punto dos es un poco incongruente con el punto cinco que ustedes plantean, porque no se puede recortar tiempo poniendo más paradas. Eso es un poco ilógico, y un poco incongruente y un poco contrasentido, un contrasentido. Recortar... ya digo que no se puede recortar más tiempo poniendo más paradas. La única opción sería un punto en el que se propusiera un estudio para recortar este tiempo.

En el punto dos de nuestra enmienda: "Instar al Gobierno de España a realizar un estudio de viabilidad de electrificación o el uso de trenes híbridos basados en las nuevas tecnologías renovables como el hidrógeno en la línea Soria-Torralba en todo su recorrido, lo que permitiría la puesta en servicio de material rodante más moderno, eficiente, limpio, sostenible y rápido que las actuales máquinas impulsadas por combustible diésel". En relación... el punto dos, que es el punto tres de ustedes, igual habría que analizar, señor Palomar, que el... igual el futuro no es la electrificación, sino pudiera ser que fuera el hidrógeno verde. Es una posibilidad que también habría que estudiar.

Y en cuanto al punto tres, que sería el punto cuatro de ustedes, porque ya digo que el punto cinco quedaría desechado por ser incongruente con lo que plantea en el punto dos de reducir en los tiempos, quedaría de la siguiente manera: "Instar al Gobierno de España a la puesta en marcha de programas promocionales de descuento e incentivos tarifarios a usuarios de la línea Soria-Madrid-Soria a lo largo del trienio veinticuatro, veinticinco y veintiséis, para así incentivar y consolidar el uso de este servicio".

Yo creo que es una enmienda que, bajo nuestro punto de vista, parece completa, trabajada con el Gobierno de España, en este caso con Renfe, y que creo que es de fácil aceptación por su parte o por parte del partido, del grupo, que usted defiende. De no ser así, ya digo que este grupo se abstendría.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

**EL SEÑOR GAVILANES FERNÁNDEZ-LLAMAZARES:**

Sí. Muchas gracias, presidente. Y buenos días a todos, señorías. Bueno, está claro que la competencia en materia ferroviaria pertenece al Gobierno de España y, en concreto, a través de Renfe y ADIF. Además, la Junta de Castilla y León ha transmitido a las autoridades correspondientes en numerosas ocasiones que esta Comunidad ha de contar con un ferrocarril del siglo XXI para una adecuada conectividad del territorio y que dé respuesta a las necesidades de los castellanos y leoneses. Además, ha exigido la necesaria modernización de las infraestructuras ferroviarias y la adecuación de este servicio esencial a la realidad de Castilla y León. Y se ha dado traslado al Gobierno de España de la problemática que afecta a la provincia de Soria –insisto– en numerosas ocasiones.

Es más, la propia consejera de Movilidad y Transformación Digital, en la comparecencia de mayo de dos mil veintidós, puso de manifiesto textualmente: “Por lo que se refiere a las infraestructuras de titularidad del Estado, y a pesar de las inversiones realizadas, no es menos cierto que aún quedan por materializar actuaciones prioritarias para la Comunidad, tanto en carreteras como en ferrocarriles, que desde la Administración autonómica seguiremos exigiendo.

Lo mismo puede decirse de la red ferroviaria de alta velocidad, en la que siguen siendo prioritarias para Castilla y León la materialización de las líneas (...). Además de otras actuaciones en ferrocarril convencional que complementan los beneficios de estas, como son la electrificación de la línea Salamanca-frontera portuguesa, el acondicionamiento de la línea Torralba-Soria para su conexión con la red de alta velocidad, junto con el estudio de viabilidad del corredor ferroviario Soria-Castejón, que se plantea como una línea compatible con el tráfico mixto, y que permitirá conectar Castejón con el Corredor Cantábrico-Mediterráneo...”.

Asimismo, seguía diciendo que iba a solicitar al Gobierno de la nación la realización de las mejoras necesarias en la red de ferrocarril, y, en concreto, Soria-Madrid y el estudio de reapertura de la línea Soria-Castejón.

Además, se han mantenido no solo cartas, sino reuniones de la consejera con el presidente de Renfe, celebrado el veintitrés de agosto de dos mil veintidós; reunión también de la consejera con la secretaria de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana el dieciséis de enero del año dos mil veintitrés; o reuniones en el Comisionado del Corredor Atlántico de fecha uno de febrero del dos mil veintitrés.

E incluso el presidente de la Junta, Alfonso Fernández Mañueco, en su Debate de Política General de la Junta de Castilla y León celebrado en octubre, se comprometió a reivindicar las... las infraestructuras ferroviarias pendientes y ofreció un pacto por el Corredor Atlántico a las distintas fuerzas políticas. Que... –aquí aprovecho– que el compromiso del Gobierno con los castellanos y leoneses es nulo, pues hace poco, a primeros de noviembre, se solicitó en Astorga la incorporación de la línea ferroviaria Astorga-Plasencia para su incorporación en el Corredor Atlántico, en el que fueron todas las fuerzas políticas (la Unión del Pueblo Leonés, el Partido Socialista, Vox, el Partido Popular), y el Gobierno hizo caso omiso a esa inclusión.

Y sigo, que, como también ha vaticinado el señor Pascual Muñoz, se ha mandado por parte de la consejera una carta de inmediato al nuevo ministro de Transportes, en el que se le pone de manifiesto que el desarrollo de unas infraestructuras ferroviarias del siglo XXI para Castilla y León es una pretensión legítima e



irrenunciable para esta Comunidad. Por ello es necesario la mejora de esas conexiones ferroviarias, el impulso del AVE o los proyectos ligados al Corredor Atlántico, entre otras necesidades. Y el presidente de la Junta de Castilla León también ha solicitado al Gobierno de España la colaboración para avanzar en la ejecución de esas infraestructuras pendientes en esta Comunidad Autónoma, el compromiso de la no supresión de servicios y paradas en... en relaciones ferroviarias, el estudio de demandas de nuevas paradas, siendo necesaria la coordinación entre Renfe y la Junta de Castilla y León.

Y en lo que respecta a los servicios de la provincia de Soria, se ha instado el mantenimiento de la lanzadera Soria-Calatayud para enlazar con el AVE Madrid-Barcelona más allá del treinta y uno de diciembre del año dos mil veintitrés, o la reapertura -insisto- de la línea Soria-Castejón cuanto antes.

La Junta de Castilla y León ha trasladado en varias ocasiones su preocupación ante el planteamiento que el Gobierno de España efectúa en relación al transporte público de viajeros por ferrocarril en el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible, ya que hace inviable la solución del ferrocarril en el mundo rural, caracterizado por la baja demanda y la baja concentración de... de población.

Este proyecto normativo del Gobierno de España contempla la permanencia de los servicios ferroviarios solo en aquellas situaciones en las que la solución del ferrocarril sea competitiva. Este Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible, de aprobarse, podría suponer el acta de defunción del transporte ferroviario de media distancia, es decir, perjudicaría enormemente al mundo rural. Por lo tanto, tanto que alega el Partido Socialista la despoblación y que la Junta de Castilla y León no aplica políticas en materia de despoblación, aquí vemos una muestra de que el Gobierno de España lo que está es impidiendo, impidiendo, ese desarrollo en el mundo rural. Es decir, se ve la paja en el ojo ajeno y no la viga en el propio.

Por lo que respecta a las informaciones de las líneas en la provincia de Soria, las reivindicaciones en materia de ferrocarril en la provincia de Soria está la Soria-Torralba-Madrid, que, de la información ofrecida por ADIF, esta línea está sin electrificar, y, además, el tramo hasta Coscurita es una línea sin anuncio de señales y frenado automático. También se reivindica la Soria-Castejón de Ebro, Soria-Calatayud, con esa lanzadera del AVE. Este servicio se presta en la actualidad mediante un servicio... un servicio combinado de transporte por carretera, con un vehículo de transporte con conductor y un trayecto en AVE. El servicio lanzadera entre Soria y Calatayud para enlazar con el AVE Madrid es un proyecto piloto que se desarrollará en julio, el uno de julio; o se ha desarrollado el uno de julio de dos mil veintitrés al treinta y uno de diciembre del dos mil veintitrés.

Nosotros le decimos en numerosas ocasiones al... Soria ¡Ya!, cuando traen la... las proposiciones no de... no de ley para la ejecución de distintas carreteras, pues que los Presupuestos de la Junta de Castilla y León en... que los Presupuestos de la Junta de Castilla y León en materia de carreteras son limitados; no son ilimitados, porque, si no, qué más quisiera... qué más quisiera la Junta de Castilla y León que poder abordar todas esas reparaciones o ejecuciones de carreteras que solicitan por parte del Grupo Soria ¡Ya!

Ahora bien, aquí, para ponernos en el mismo rasero, lo que está claro es que el Gobierno de España tiene unos presupuestos ilimitados, porque así lo ha demostrado; lo ha demostrado en los últimos pactos que ha efectuado el Partido Socialista



con los distintos independentistas, donde se les condona, nada más y nada menos, que la cantidad de 15.000 millones de euros. Se da a Cataluña 120 millones de euros al año en materia de investigación, y no sabemos los pactos que puede tener con Bildu y con el Partido Nacionalista Vasco. Por lo tanto, estamos seguros que, teniendo en cuenta que son ilimitados, se va a aprobar esta proposición no de ley.

No obstante, yo le... vamos a indicar una enmienda, una enmienda que es muy sencilla, y es que: "La Junta... las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a continuar solicitando al Gobierno de España...". Y el resto de números tal cual figuran en la proposición no de ley de Soria ¡Ya! 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 Juan Antonio Palomar Sicilia.

EL SEÑOR PALOMAR SICILIA:

Sí. Gracias, presidente. Bueno, primero voy a empezar por el señor Pascual, que es el primero que ha intervenido. Darle las gracias, como siempre. Bueno, yo, ciudadanos de primera o de segunda, yo, hay ciudadanos en Soria que me trasladan que somos ciudadanos de tercera; no de segunda ya, sino de tercera. O sea que, bueno. El otro día se quejaban aquí, en Castilla y León, que éramos ciudadanos de segunda. Bueno, pues mi provincia, ciudadanos de tercera.

Y es verdad que no hay una igualdad real ni en esta Comunidad ni a nivel del Estado. Eso es cierto. O sea que es que, bueno, pues nos pueden decir lo que quieran; pero lo que sí es cierto que Ávila y Soria van a ser las únicas ciudades que se van a quedar sin alta velocidad. Ni está ni se le espera, pero es que no se le espera. O sea, porque no va a llegar, no va a llegar nunca. Con lo cual, bueno, pues ciudadanos de tercera, efectivamente.

Y a la señora Suárez, de Vox, darle también las gracias, bueno, por su apoyo o... bueno, parece que, como se insta al Gobierno de España, pues, bueno, vamos a apoyar, ¿no? Bueno, pues darle las gracias. La verdad es que, bueno.

Pues eso, como le decía al señor... al señor Pascual, pues ya nos gustaría tener una línea de alta velocidad que fuera pues de obligación de servicio público. Pues sí, la verdad es que sí. Y ser... estar en las mismas condiciones que el resto de ciudades de España. Pero, pues como le digo al señor Pascual, no va a ser posible. Así que...

Y sí que me he sentido identificado con el discurso que nos ha... que nos ha trasladado en esta materia ferroviaria, pero sí que nos gustaría, pues eso, como le digo, que... que cuando pedimos a la Junta de Castilla y León ser un poco más empáticos con nosotros y pues nos aprobasen algo más, nos apoyasen en algo más, ¿no?, como la... las carreteras que hemos pedido aquí más de una vez. Así que, bueno, pues, por ese lado, nada más.

Seguir con el señor González, que, bueno, pues también darle las gracias. Le vamos a aceptar la... las enmiendas, pero... pero no todas. Le vamos a aceptar la... la Enmienda número 2 y la número 3; la 1 no la... no la vamos a aceptar, la vamos



a dejar. O sea, vamos a dejar nuestros puntos: el número 1 como está; el número 2 como está; aceptamos el punto número 3, que sería la 2 suya; la 4 nuestra, que sería la 3 suya; y la 5, la nuestra. O sea, aceptamos, cambiaríamos la 3 y 4 nuestras por las suyas. Así que, bueno, eso por un lado.

Pues la verdad es que, al oírle hablar, nos... nos dice que, bueno, sí ha habido 85 millones de inversión en esta línea, que aún no ha terminado la inversión. Bien, si... si no se lo discuto. Bien. ¿Y los resultados que hemos tenido? Porque no hemos tenido ningún resultado. Simplemente se ha rehabilitado y se ha hecho un mantenimiento de esa línea. Seguimos con los mismos horarios, no se han ampliado. Seguimos pues sin esa flexibilidad horaria, sin recortes de tiempo –que es lo que más se demanda–, que de las tres horas bajemos a dos horas y media –que tampoco es mucho pedir–; pero es que no se ha hecho nada. No se ha hecho nada de eso.

Bien, sí, pero si es que ese ese mantenimiento se tenía que haber hecho. Porque, no sé, les voy a enseñar unas fotos que yo creo que es como mejor y más claro queda todo. *[El orador acompaña su exposición con imágenes]*. Estas son las traviesas que... que estaban en esta línea hasta hace pocos meses, antes de... justo en verano, para que vean como estaban, el lamentable estado en el que estaban: todas podridas. (Una, por un lado). Aquí tenemos otra, que ya no es traviesa ni es nada, o sea, ni se ve, está deteriorada y consumida. Otra, partida por la mitad; otra, podrida. Estas son fotos que... que realicé yo. Sí, estuve dándome una vueltecita por allí, y dije “anda, mira, qué sorpresa”. Esta, ni la mitad de la traviesa estaban puestas. Yo no sé cómo no hemos tenido ningún percance en este tren, en esta línea de tantos años. O sea que esto ha sido pues un mantenimiento, ni más ni menos. Esto no ha sido más. Las... las vías pues de mil novecientos veintinueve, ahí la marca la fecha, mil novecientos veintinueve. Yo creo que ya casi 100 años, yo creo que ya le tocaba este cambio, ¿no? Así que, bueno.

¿El hidrógeno verde, me estaba diciendo? Bien, sí. De hecho, en Soria estos días ha estado por ahí un tren de hidrógeno verde, que están haciendo pruebas para... para implantarlo en nuestras líneas. Pero, no sé, es curioso que aquí *[el orador muestra un documento]*, en una noticia del periódico de mi provincia del treinta de octubre del año pasado, del dos mil veintidós, donde Soria ¡Ya! pedimos que se estudie la viabilidad de un tren de hidrógeno, que se lo pedimos al Estado. Esto fue una enmienda que metimos a través de Teruel Existe a los Presupuestos Generales del Estado. Y pues lo mismo: no se nos ha hecho caso. Bueno, me parece muy bien que lo estén pidiendo, pero, hombre, yo creo que ya lo pedimos hace más de un año y seguimos igual. Así que, pues bueno.

Por otro lado, al señor Gavilanes pues darle las gracias también. Yo creo que no habría inconveniente en aceptar lo que nos propone, porque, bueno, tampoco es gran cosa; así que, bueno, se lo aceptaremos.

Yo me asombro también. Es que aquí tanto unos como otros es que han estado gobernando en el... en el Ejecutivo nacional, han estado gobernando hace poco tiempo, antes de que estuviese el Partido Socialista, y es que este proyecto, este proyecto de esta línea, lo metieron ustedes en un cajón. Este proyecto estaba desde hace más de dos mil diez, y se metió en un cajón. Así que, bueno, yo creo que un poco de coherencia, ¿no?, no sé.

¿La lanzadera a Calatayud? Pues lo mismo, lo mismo: estuvieron ustedes en el Gobierno cuando ustedes gobernaron y no impulsaron esta lanzadera, no la



impulsaron; al revés, metieron 1.000.000 de euros para un proyecto que no se llegó a ejecutar ni se hizo nada. Y, es más, de... de una lanzadera con un tren, un tren que nos iba a conectar con Calatayud, luego se sacaron tres licitaciones que nos iban a conectar por autobús, esas tres licitaciones se quedaron, no salieron adelante, y ahora, de lo que iba a ser un tren que nos conectase con Calatayud, se ha quedado en un taxi, en una VTC, en un VTC. Ahí, en eso se ha quedado. Así que, bueno, pues como digo, unos como otros, pues al final, Soria, la casa sin barrer, ¿no?, como se suele decir.

Sí, en carreteras pues los presupuestos son limitados. Claro, y lo entendemos; pero nosotros traemos aquí estas denuncias porque creemos que es justo que se empiece a invertir en la provincia de Soria en las carreteras, que llevan también muchos años pues con unos proyectos que, bueno, que están desactualizados y que... y que se iban... hay un plan para invertir en estas carreteras y no se ha hecho nada. Entonces, lo que traemos... la traemos aquí para esa... para hacer esa denuncia.

Y sí me gustaría que en los próximos presupuestos... -este año no los va a haber, pero bueno- sí me gustaría que en los próximos presupuestos pues todas estas carreteras que estamos trayendo pues se incluyesen en esos presupuestos. Yo creo que sería una... una buena manera de... de hacernos caso, ¿no?

Y, bueno, y casi ya, bueno, para ir terminando, lo que no puede ser es que sigamos invirtiendo en la alta velocidad, que se lleva más del 90 % de las inversiones ferroviarias, y sigamos dejando al tren convencional morir, que se está invirtiendo poco más de un 4 % de estas... de estas inversiones.

Con lo cual, pues bueno, pues como decimos: ¿quién lo sufre? Las ciudades pequeñas y los pueblos, que cada vez se ven más mermados de personas. Como digo, bueno, leeré... leo cómo quedaría la... señor Gavilanes, no... ¿Cómo...? ¿Podemos hacer un receso?

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Sí, pueden hacer un receso de un minuto para consensuar el texto definitivo.

[Se suspende la sesión durante unos minutos].

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Reiniciamos la sesión.

EL SEÑOR PALOMAR SICILIA:

Sí. Pues, bueno, al final simplemente añadiremos lo que nos han pasado del Partido Popular, el señor Gavilanes. Y bueno, los puntos los vamos a dejar tal cual están los nuestros, al final.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

¿Puede leer el texto completo con la inclusión de...?

EL SEÑOR PALOMAR SICILIA:

Sí. Sí, lo leo: "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León para que... para continuar solicitando al Gobierno de España, punto 1, la ampliación



de las frecuencias horarias existentes en el servicio ferroviario de Renfe entre Soria y Madrid, en ambos sentidos, con el objeto de mejorar y adaptarse a las necesidades de los usuarios; punto dos, un estudio técnico para la reducción real de los tiempos de viaje actuales, con el objetivo puesto en las 2 horas y 30 minutos de duración máxima y sea un servicio que pueda competir con las alternativas existentes del transporte por carretera; punto tres, la instalación de una catenaria para la electrificación de la línea Soria-Torralba en todo su recorrido, lo que permitiría la puesta en servicio del material rodante más moderno, eficiente, limpio, sostenible y rápido para las actuales máquinas impulsadas por combustible diésel; punto cuatro, la puesta en marcha de programas promocionales de descuentos e incentivos tarifarios a usuarios de la línea Soria-Madrid-Soria a lo largo del trienio dos mil veinticuatro, veinticinco y veintiséis, para así incentivar y consolidar el uso de este servicio; y el punto número cinco, el restablecimiento de la parada facultativa en la estación de Coscurita y la ampliación de horarios para la parada facultativa en la estación Torralba en el servicio Soria-Madrid-Soria con el objetivo de facilitar la movilidad a los habitantes de esta zona de la provincia de Soria". Así quedaría. Nada más. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. Al haber... [murmillos] ... al haber una modificación de texto, los grupos políticos que deseen pueden solicitar la palabra. ¿Partido Socialista?

EL SEÑOR GONZÁLEZ REGLERO:

Sí. Gracias, presidente. Sí, al haber la modificación del texto, pues queremos intervenir en la línea de que digo, bueno, pues es una pena. Nosotros nos vamos a abstener porque lo único que se va a introducir es una enmienda del Partido Popular, en el que, bueno, pues en vez de Feijóo "el cartero" pasa a ser Mañueco esta vez "el cartero", ¿no? Tanto enviar... tanto enviar cartas, que todo lo soluciona... todo lo soluciona así. Y la verdad es que no... lo sentimos por... por Soria ¡Ya! Creemos que era una enmienda que podía... -la que nosotros habíamos presentado- que podía tener su recorrido, pero, de esta manera, bueno, pues una pena. Nos... nos abstendremos, en este sentido.

Creemos que las propuestas que hacíamos en cuanto al estudio y las posibles bonificaciones, incluso las propias marcha de programas promocionales e incentivos tarifarios que se pudieran poner en funcionamiento, iba a beneficiar a los ciudadanos de... de Soria y de tu comarca, incluso de otras Comunidades Autónomas. Es una... es una pena. Pero, bueno, el proponente es el que... el que decide. Y nada, pues una lástima y nos seguiremos encontrando en que las necesidades de esta Comunidad en cuanto a carreteras, si es de la Junta, no son prioritarias ni urgentes...

Votación PNL/000677

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Simplemente es fijar posición, señor González Reglero.

Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley. ¿Votos a favor? Son doce. ¿Votos en contra? Ninguno. ¿Abstenciones? Seis. El resultado de la votación son: votos emitidos, dieciocho; votos a favor, doce; ninguno



en contra; y seis abstenciones. En consecuencia, queda aprobada la proposición no de ley debatida.

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

PNL/000698

EL SECRETARIO (SEÑOR PABLOS ROMO):

Tercer punto del orden del día: **Proposición no de ley número 698, presentada por los Procuradores doña Laura... 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 que ejecute la mejora en la carretera VA-524 en su totalidad, comenzando por la adecuación de la vía principal e intersecciones con los caminos “transversal” y “mártires” y la mejora de infraestructura en materia de seguridad vial a su paso por el casco urbano de Tordehumos, 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. Bueno, continuamos en la Comisión con un clásico, que es la defensa de iniciativas por parte de los grupos parlamentarios de la Oposición demandando la ejecución de infraestructuras pendientes, comprometidas y no ejecutadas que formaban parte o estaban incluidas en el Plan Autonómico de Carreteras 2008-2020, que ni están ni se las espera.

La VA-524 no es una excepción. Y también es un clásico, también en esta Comisión, observar como los partidos que sustentan a este Gobierno no apoyan ni una sola de las iniciativas que son de competencia autonómica, que son relativas a infraestructuras que son de competencia autonómica, pero sí que aprueban las iniciativas, en este caso, que se proponen instando al Gobierno de la Nación. Esto también es un clásico cuando gobierna el Partido Socialista.

Hoy también les vamos a recordar que el Plan Autonómico de Carreteras 2008-2020 está caducado y está incumplido. Que estamos a tan solo un mes de cambiar de año, de... de finalizar el año dos mil veintitrés, y que, a día de hoy, todavía no se ha sometido a información pública y que difícilmente será aprobado en este año dos mil veintitrés, tal y como se comprometió la consejera de Movilidad y Transformación Digital al inicio de esta legislatura.

La excusa manida que hoy hemos escuchado en la primera proposición no de ley -también del Partido Socialista- de que el Plan Autonómico, el nuevo Plan Autonómico, está en proceso de redacción pues yo creo que está más que comprobado que tres años para redactar un Plan Autonómico, un nuevo Plan Autonómico, que tiene



pendientes la ejecución del 80 % de las infraestructuras que tenía recogidas durante los años dos mil ocho al dos mil veinte, pues yo creo que, para repetir un plan y para no cumplirlo ni... ni ejecutarlo, pues la señora consejera se lo podría ahorrar.

Decía también la señora consejera que el nuevo plan conviviría con las actuaciones del anterior. Y bueno, insisto, como el Plan Autonómico está caducado, pues también afirmaba la consejera en la comparecencia de inicio de la legislatura que las comunicaciones por carretera será un servicio público esencial.

Para los vecinos y vecinas de Tordehumos, la carretera, la VA-524, sí es un servicio público esencial. Comienza en la intersección con la carretera de Medina de Rioseco-Toro, la VA-505, y además une Tordehumos con Valderas (León), siendo una de las vías principales en la unidad básica de ordenación y servicios del territorio para garantizar los servicios públicos autonómicos en el medio rural.

Reitero que la VA-524 -como todas- estaba incluida en el Plan Autonómico de Carreteras 2008-2020, en el Programa de Modernización y mejoras en las inversiones previstas para la provincia de Valladolid, dotada con una inversión de 3,29 millones de euros para 21,9 kilómetros, que discurren desde Tordehumos hasta el límite de la provincia de Zamora, pasando por el municipio de Barcial de la Loma. Era también una de las carreteras prioritarias -como así lo establecía el plan- por tener menos de seis metros de anchura, y, como saben, no se ejecutó.

Trece años después de la... de la aprobación del caducado plan, en noviembre de dos mil dieciséis, el que fuera delegado territorial de la Junta de Castilla y León y actual procurador de las Cortes de Castilla y León por Valladolid, el señor Trillo, en las habituales labores de autobombo que realizan los delegados territoriales de nuestra Comunidad, que visitan a alcaldes y alcaldesas de nuestros municipios para vender las bondades de la Junta de Castilla y León y sus compromisos con nuestras entidades locales, realizó una visita institucional a Villafrechós, Morales de Campos y Tordehumos. En dicha visita el delegado territorial, junto al jefe del Servicio Territorial de Fomento, informaron de los planes de la Junta de Castilla y León para acometer la mejora del tramo de 11,5 kilómetros que une dichas localidades, con un presupuesto de licitación de 600.000 euros. Se licitaría en el año dos mil diecisiete y se ejecutaría en el ejercicio posterior.

En el año dos mil dieciocho, el Grupo Municipal Socialista en Tordehumos presentó una moción, que fue aprobada por unanimidad de los tres grupos municipales, incluido también el Partido Popular, para llevar a cabo la mejora de la VA-524 a su paso por Tordehumos. En dicha moción se solicitaba instar a la Junta de Castilla y León a que ejecutara la mejora de la carretera en su totalidad, tal y como recogía el Plan Autonómico de Carreteras 2008-2020, atendiendo especialmente a la adecuación de la... de la vía principal e intersecciones. También instaban a llevar a cabo el asfaltado de las intersecciones con los caminos Transversal y Mártires, con el objetivo principal de evitar la deposición de tierra y arena en la carretera derivada por el arrastre de agua cuando... o bien cuando llueve, o por vehículos al incorporarse a la vía. También solicitaban la ampliación de las aceras, un paso de cebra al lado de la parada... de la zona de la parada del autobús, la instalación de reductores de velocidad y la construcción de una pasarela peatonal en el puente o ampliación del mismo, dedicando la anchura actual al tráfico rodado exclusivamente.

En... en la respuesta de la Junta de Castilla y León a dicha moción -que fue aprobada por unanimidad- no se reflejaba el compromiso de atender a las necesidades



planteadas en la misma, pero sí la Junta de Castilla y León indicaba que se acondicionaría la vía hasta el límite provincial con Zamora en Castroverde de Campos.

La realidad es que estamos cerrando el año dos mil veintitrés, han pasado nueve años desde aquella visita institucional y de autobombo en Tordehumos, y en Tordehumos siguen esperando. Esto es lo que vale la palabra del Partido Popular.

La carretera a su paso por Tordehumos se encuentra en un estado deficiente y peligroso para viandantes y vehículos, y el firme y las intersecciones con los caminos y las aceras se encuentran en un estado de abandono lamentable.

El pasado quince de septiembre, la etapa 19 de la Vuelta Ciclista a España de dos mil veintitrés discurrió entre las localidades de La Bañeza e Íscar, y tenía un recorrido de 177,1 kilómetros y pasó por los pueblos de Castroverde de Campos, Barcial de la Loma, Villafrechós, Morales de Campos, Tordehumos, Villabrágima, Castromonte y San Pelayo. Todos y cada uno de los intervinientes en la Vuelta Ciclista, así como espectadores y representantes deportivos, fueron testigos del olvido del Gobierno de la Junta de Castilla y León con nuestras infraestructuras y con Tordehumos.

Y claro, el Partido Popular lleva 35 años gobernando en nuestra Comunidad. En el año dos mil veintidós hemos perdido 10.499 habitantes. No tenemos ni ley de reto demográfico, no tenemos políticas públicas que hagan frente a la despoblación que existe en nuestra Comunidad. Entonces, yo creo que cuando ustedes hablan de los argumentos que utilizamos desde el Grupo Parlamentario Socialista relativos a... a la despoblación pues deberían taparse un poco.

La necesidad de actuación y la reivindicación es más que justa, y desde el Grupo Parlamentario Socialista instamos a que la Junta de Castilla y León cumpla con sus compromisos, cumpla con sus planes y cumpla con su palabra. Por ello, presentamos la siguiente propuesta de resolución: "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a que ejecute la mejora de la carretera VA-524 en su totalidad comenzando por la adecuación de la vía principal e intersecciones con los caminos "Transversal" y "Mártires" y la mejora de la infraestructura en materia de seguridad vial a su paso por el casco urbano de Tordehumos". Y de momento, nada más. Y muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

EL SEÑOR PASCUAL MUÑOZ:

Gracias, presidente. Pues muy brevemente en esta proposición, porque no hay más que ver el estado en el que está esa carretera para determinar que hay una falta de mantenimiento por parte de la Junta de Castilla y León, que, en este caso, sí que es la competente. Es una carretera estrecha, mal asfaltada, sin arcenes, que parece más bien un camino, por lo que considero que la Consejería de Movilidad y Transformación Digital debe actuar cuanto antes en dicha vía. Porque, si el fin último de estas propuestas es mejorar la seguridad de los vehículos y de los ciudadanos y garantizar unas conexiones dignas a las personas que residen en el medio rural para poder mantener la vida de nuestros pueblos, pues es fundamental. Por tanto, votaremos a favor de su proposición no de ley. Muchas gracias.

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

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

LA SEÑORA GALLEGO GONZÁLEZ:

Gracias, presidente, de nuevo. Pues el ejemplo que se trae aquí es de otro municipio, en este caso Tordehumos, de Valladolid, en el que se pone en evidencia pues más de lo mismo de lo que hemos hablado esta mañana. Y yo creo que se repite por falta de... de ejecución o falta de... de cumplimiento de lo que es el instrumento básico, porque así se recoge, que es ese Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008-2020, como además constata el real decreto que lo regula, y que viene a decir que es el instrumento en el que esta Junta va a apoyarse para dar cumplimiento a las necesidades reales y efectivas que se han observado dentro de su territorio.

Dicho esto, poco más que decir. Es decir, hay un incumplimiento claro nuevamente, en el que es un municipio pequeño –setecientos y pico habitantes creo que he visto–, en el que el no tener esta... este vial, esta carretera, pues lo que está impidiendo muchas veces es esa fijación de población, que se ha dicho también aquí como uno de los problemas que tiene esta tierra, y que imposibilita pues garantizar unos servicios públicos autonómicos en un medio rural. Es decir, si no hay vías de comunicación, se hace difícil que la gente apueste por asentarse en el mundo rural, puesto que, cuando necesitas de la sanidad o de servicios sociales o de la educación para tus hijos, se hace complicado ir por carreteras que no cumplen las medidas en los anchos, en el pavimento o en el asfaltado, y en un largo etc., y, además, unido a inviernos duros en los que tampoco se hace fácil el transitar, y menos ante unas carreteras pues en un estado tan deficiente.

Parece que había un compromiso no solamente a través de un instrumento regulador, en el que entendemos que tendría además una clara pues consignación presupuestaria, ¿no? Cuando ese instrumento venía a recoger unas inversiones sería porque tenía su reflejo en... en las partidas correspondientes. Ya sé que se ha dicho que si la crisis, que si, bueno, una serie de etecés, que yo creo que tendríamos que tener todos superados en este momento y afrontar el futuro. Y, en su caso –y reitero–, debería de haber sido prevista una reforma y, en su caso, una adecuación y un cumplimiento de lo allí recogido en ese Plan Sectorial de Carreteras, y que no estemos en el veintitrés, camino del veinticuatro, sin cumplir lo previsto y siempre visión de futuro que dé solución a los ciudadanos de este territorio y de todos los pueblos. Porque, al final, todos hemos denunciado situaciones parecidas en donde carreteras o vías de titularidad municipal atraviesan núcleos urbanos en los que la dejación de esta Junta supone un perjuicio evidente para el mundo rural, en los que nos afecta no solamente la seguridad vial, que es un factor esencial en... en lo que en ello supone, sino también en nuestras propias competencias, que son las del mundo rural, puesto que atentan contra las redes de saneamiento, de abastecimiento y un largo etc.

Parece que las mociones que aprobaron los ayuntamientos en este... hace nueve años pues era evidente, puesto que todos los grupos veían esa necesidad y, además, la visita institucional ratificaba ese compromiso, en donde vemos que la palabra dada muchas veces queda en eso, en... bueno, pues en un... en un acto



protocolario o en una foto en prensa y poco más, evitando lo que es el objetivo, que es la seguridad y, sobre todo, el atender a los ciudadanos y sus necesidades cuando la titularidad es de la Junta de Castilla y León.

Por lo tanto, independientemente de dónde esté el territorio, yo creo que... que se tiene que dar cumplimiento a lo previsto, en este caso al Plan Regional de Carreteras, y, sobre todo, para buscar el desarrollo y la cohesión de todos los territorios, se viva donde se viva, y más cuando, de forma teórica, se habla del mundo rural, y luego las políticas son claramente contrarias a lo que sería el objetivo y, sobre todo, la necesidad de la gente que vive dentro del mundo rural. Muchas gracias. Y nosotros sí vamos a apoyar la propuesta.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

EL SEÑOR CARRERA NORIEGA:

Muchas gracias, señor presidente. Buenos días a todos. Una vez más nos traen una proposición no de ley para reparar una carretera, en este caso una carretera que es de titularidad autonómica, pero que sí es cierto que forma parte de la red complementaria local. Es una carretera que se utiliza, más que por otra cosa, por los habitantes de la zona en tráficos de corto recorrido. No es una carretera excesivamente transitada. Según los informes que tenemos, transitan por ellos unos 200-220 automóviles diarios y tiene una longitud de unos 22 kilómetros. Y, además, en contra de lo que decía la ponente, la verdad es que sí tiene los 6 metros de longitud, no en todo, no en toda la extensión de la carretera, pero sí tiene el ancho de 6 metros en la mayor parte de esos tramos. Yo no sé si habrá transitado la proponente por la carretera, pero, si fuera por allí, vería que... que sí hay tramos que tienen 6 metros.

Es una carretera que, efectivamente, tiene su... el estado de su firme pues muchas veces no es el más adecuado, aunque no es de los peores, evidentemente, y, además, se encuentra correctamente señalizada, según yo mismo he podido constatar. Tiene una señalización vertical bastante aceptable. Todo es mejorable, desde luego, pero, evidentemente, no se puede decir que sea una carretera de las que es imposible... por las que es imposible circular.

Además, no es cierto que no se esté haciendo nada por solucionar los problemas de las carreteras. El otro día veíamos, sin ir más lejos, en la comparecencia de la delegada territorial, que se habían realizado dos actuaciones por mes en las carreteras de la provincia, un total de 24. No vamos a entrar a valorar si son muchas o pocas. Como decíamos el otro día, es el hecho que hay dos actuaciones mensuales que sirven para reparar carreteras dentro de un entorno en el que, efectivamente, antes apuntaba la portavoz de UPL que la crisis había golpeado y que había sido imposible hacer cosas, pues, bueno, seguimos con la crisis encima, desgraciadamente, y todos los parámetros nos dicen que estamos en crisis. Incluso ayer el Colegio de Economistas, en unas jornadas, hablaba de estanflación, algo bastante complicado para cualquier economía. Por lo tanto, hablar a la ligera de que hemos superado la crisis y



que se puede invertir sin ningún tipo de límite, pues, bueno, pues hay que... hay que vigilar efectivamente las cosas.

Y también se apuntaba aquí el tema de la despoblación y tal. Hablar de la despoblación por el simple hecho de que haya carreteras que tengan un estado peor es, si me lo permiten, pues es trivializar el problema, porque, efectivamente, aquí tenemos un problema de despoblación y hay que fijar población en el mundo rural, etcétera, etcétera.

Pero ¿qué me dicen sus señorías socialistas de lo que ocurre en Asturias, donde hace unos cuantos años se sobrepasaba el millón de habitantes y hoy apenas se llega a 950.000? Comunidad Autónoma que está gobernada por ustedes desde hace 35 años. No veo que hayan hecho demasiado por conseguir que allí también la despoblación se frene. Luego no es un problema únicamente de Castilla y León, es un problema generalizado. Y seguro que no solamente son las carreteras lo que hace que la despoblación pues castigue a determinadas Comunidades Autónomas, eso es casi seguro.

Por otro lado, hay que comentar algo que usted ha olvidado –probablemente porque no lo sepa–, y es que la Consejería de Movilidad y Transformación Digital tiene redactados dos proyectos para reforzar esa carretera: en concreto, para el tramo Tordehumos a Villafrechós, con un presupuesto de 2.499.856 euros –dos millones y medio de euros–, y que comprende 10 kilómetros y medio; y luego, desde Villafrechós a la... límite provincial con Zamora, que son otros 10,171 kilómetros y una inversión de tres millones y medio de euros. Bueno, pues ahí están los proyectos encima de la mesa para poder ejecutarse. Luego ya hay algo hecho, ¿de acuerdo? Entonces, podemos decir que en su momento serán ejecutados, cuando me imagino que las disponibilidades presupuestarias de la Consejería lo permitan, como suele ocurrir la mayor parte de las veces.

Pero una vez más (y con eso concluyo ya) he de negar la mayor, en el sentido de que no es que no se haga nada; se hacen cosas, no todas las que a sus señorías les gustaría. Probablemente, a todos nos gustaría tener unas carreteras inmaculadas, pero, desgraciadamente, eso es imposible; ni siquiera en aquellas que son de competencia estatal, ni siquiera en esas. Eso es así. Y ahí tenemos ejemplos: Nacional 122, A-11, en fin, unas cuantas. Y por mi parte, nada más. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, y por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra la señora procuradora doña Elena Rincón Iglesias.

LA SEÑORA RINCÓN IGLESIAS:

Gracias, presidente. Buenos días, señorías. Hoy se trae aquí, a esta Comisión, que se ejecute la mejora de la carretera Valladolid 524 en su totalidad, comenzando por la adecuación de la vía principal e intersecciones con los caminos Transversal... Transversal –perdón– y Mártires y la mejora de la infraestructura en materia de seguridad vial a su paso por el casco urbano de Tordehumos.

En primer lugar, y aunque ya es conocido por los aquí presentes porque se ha repetido a lo largo de esta mañana, me gustaría incidir en la imposibilidad de llevar



a cabo el Plan de Carreteras previsto en su totalidad, lo que, como bien se ha dicho aquí, generó esa necesidad de redirigir los objetivos hacia aquello que se consideró más prioritario desde el marco de este plan y, por supuesto, también teniendo en cuenta... ajustándonos a las disponibilidades presupuestarias.

En el caso de esta carretera, la VA-524, con una longitud de 21,6 kilómetros y, como también se ha mencionado, de corto recorrido, pero con un tráfico anual aproximadamente de 200 vehículos, se están llevando a cabo las correspondientes labores de conservación, si bien desde la Consejería de Movilidad y Transformación Digital se han llevado a cabo diferentes estudios técnicos para valorar las actuaciones a realizar en la misma. Y, de ello, se han redactado los dos proyectos, que no voy a repetir porque ya han sido descritos por la persona que me ha precedido, pero que sí que me gustaría incidir en que ambas actuaciones se prevé una inversión de unos 6.000.000 de euros, estando estas actuaciones en las prioritarias que se considerarán para la provincia de Valladolid.

Si bien, y como ya saben, estas no son las únicas actuaciones en los que... en lo que respecta a esta provincia, pues ya se están ejecutando otras como las que afecta a la vía Valladolid 223, la del puente medieval de Simancas o la pista ciclista que se está construyendo en la vía Valladolid 20. Todas ellas con fecha finalización prevista en el año dos mil veinticuatro. Y, además, también se ha anticipado ya la licitación de la renovación del firme de la A-601. Estamos hablando, señorías, de inversiones que rondan los 8.000.000 de euros.

Como pueden observar, se está invirtiendo en carreteras, se está invirtiendo en la mejora de la seguridad vial, señalización, modernización y conservación de carreteras de toda nuestra Comunidad. Y como no puede ser de otra manera, la Consejería de Movilidad y Transformación Digital realiza un análisis exhaustivo de las diferentes vías, y con ello se va valorando la necesidad de actuación en función -repito- de la disponibilidad presupuestaria. Sí, he dicho de la disponibilidad presupuestaria, y aunque sabemos que esta respuesta no les gusta, señorías, no es una excusa fácil, como aquí se ha insinuado, sino que para la Junta de Castilla y León es muy complicado tener que priorizar actuaciones y no poder realizar todo lo que se planificó, porque las circunstancias a veces no lo permiten.

Pero estaríamos encantados, y lo vamos a seguir repitiendo, y por supuesto quedamos a la espera, de recibir también 15.000 millones de euros como los que han dado a sus socios de Gobierno, y con ello poder seguir invirtiendo y arreglando y mejorando toda nuestra amplia red de carreteras, no nos vamos a cansar de repetirlo. Queremos ser también igual que el resto. Por lo anteriormente expuesto, y no porque no tengamos voluntad de realizar las obras de mejora que hoy aquí se nos solicitan, rechazaremos la proposición presentada. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

LA SEÑORA PELEGRINA CORTIJO:

Gracias, presidente. Agradecer al portavoz de Por Ávila el apoyo a esta iniciativa y también a la portavoz de UPL.



En cuanto al portavoz de la ultraderecha, yo creo que aquí mencionar que esta carretera corresponde a la red complementaria local pues yo creo que debería, como ha visto o ha debido comprobar, estaba incluida en el Plan Autonómico de Carreteras 2008-2020. La consejera ya dijo que la... nuestras infraestructuras son servicios públicos esenciales. Si no cumplen lo que... lo que está presupuestado e incluido en el Plan Autonómico de Carreteras, pues es responsabilidad, evidentemente, de todos y cada uno de los consejeros de Fomento y ahora de Movilidad, que incluyeron todas esas inversiones en nuestras infraestructuras, que priorizaron por determinados motivos, como bien especifica el plan, y que luego no han ejecutado. Si no... si van a poner en marcha un plan y no lo van a ejecutar, pues es mejor que no pongan en marcha ninguno. Así nos tenemos que ahorrar la defensa de estas iniciativas y ustedes se ahorrarían también el bochorno de tener que estar escuchando en cada Comisión que el Partido Popular no tiene palabra, que el Partido Popular incumple sus... sus compromisos y que el Partido Popular abandona las infraestructuras de todas las provincias, y especialmente las que se encuentran en el medio rural.

Yo quiero que... creo que ahora... ha dicho el portavoz de la ultraderecha que el tramo no es uno de los peores y que está correctamente señalado. Yo creo que esa justificación no tiene ningún sentido. ¿Que esté señalado o no? Pues faltaría más, es que las carreteras tienen que estar señalizadas. ¿Que sea un tramo que no es de los peores? Pues es que no tiene que estar ni peor que otros ni mejor que otros, tiene que estar en perfectas condiciones para que sea perfectamente transitable. Y... porque, vamos, ha venido a decir que para que se intervenga y sea prioritaria para la Junta de Castilla y León esa infraestructura, la VA-524, se tiene que caer a trozos.

Luego ha hablado de... ha hablado de Asturias. Yo creo que... que tenemos un presidente en la Comunidad de Asturias que es un ejemplo y que... del que el señor Mañueco tendría mucho que aprender. La situación de la despoblación que atraviesa Asturias pues es excepcional también, como... como puede ser en otras Comunidades Autónomas; pero por lo menos Asturias legisla y pone medidas efectivas para hacer frente al reto demográfico, mientras aquí el señor Mañueco no legisla ni... ni lleva a cabo medidas efectivas para frenar el reto demográfico.

Yo no le he interrumpido. *[Murmullos]* Entonces, como yo no le he interrumpido, le agradecería que no me interrumpiera. Usted ha hecho mención a la Comunidad de... Señor presidente, al menos dígame que se calle.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Por favor, les pediría... les pediría silencio para que pueda hacer su exposición.

LA SEÑORA PELEGRINA CORTIJO:

Insisto, yo creo que Adrián Barbón es un ejemplo de presidente autonómico del Partido Socialista, del que el señor Mañueco debería aprender un poco más.

También ha hecho mención a que la Consejería de Movilidad y Transformación Digital tiene redactados dos proyectos. Nos ha especificado los tramos, los importes, las... las cuantías. Pues, hombre, yo creo que después de 15 años desde la entrada en vigor del Plan Autonómico de Carreteras, que habiéndose incluido los 21,9 kilómetros de esta infraestructura, pues faltaría más que la Consejería de Movilidad y Transformación Digital no tuviera algo al menos. Si esa es su justificación para votar



en contra, pues, mire, les agradecemos que esta iniciativa haya servido para que ustedes saquen a la luz los proyectos que tienen redactados; redactados, que no licitados, ni... ni presupuestados, ni ejecutados. En el momento en el que están... en el que estén licitados, presupuestados y ejecutados pues entonces hablaremos de la inversión a la que han hecho mención de 6.000.000 de euros.

En cuanto a la portavoz del Partido Popular, pues bueno, mire, en el caso de... -creo que es usted de Segovia- en el caso de Segovia, el Plan Autonómico de Carreteras no se ejecutó ni un 42 %. Yo creo que usted seguro... estoy segura que transita por muchas de las infraestructuras que estaban incluidas en este Plan Autonómico caducado e incumplido y que no se han ejecutado por parte de... de la Junta de Castilla y León. La invito a que traiga alguna de esas reivindicaciones de los territorios a los que usted representa para que ejecuten las infraestructuras que quedan pendientes por parte de la Junta de Castilla y León. Y les recuerdo que el Plan Autonómico de Carreteras 2008-2020 no se ejecutó ni el 70 % del mismo.

En cuanto a los estudios técnicos, pues le contesto lo mismo que al portavoz de la ultraderecha: que estén redactados no significa que estén ni licitados, ni presupuestados, ni ejecutados. Cuando estén licitados, presupuestados y ejecutados hablaremos de esa inversión y en cuánto se transforman en millones de euros esos dos proyectos.

Y, claro, luego siempre utilizan los mismos términos, y dicen que a nosotros nos molesta que hablamos... que hablemos de la disponibilidad presupuestaria. Cuando el Plan Autonómico de Carreteras está caducado, la Junta de Castilla y León no... no nos ha contestado acerca de cuáles son... cómo prioriza las inversiones. Es evidente que las infraestructuras que desde los grupos parlamentarios de la Oposición traemos aquí es evidente que esas no las priorizan, no priorizan absolutamente ninguna. Nos da pie a pensar que priorizan en función de las demandas de determinados alcaldes, de las demandas de determinados municipios, sin tener en cuenta, en este caso, la necesidad del territorio y de las infraestructuras.

Y, mire, llevamos ya un mes escuchándoles hablar de los 15.000 millones que se van a perdonar a Cataluña. Yo creo que cuando Andalucía es la Comunidad Autónoma que más... que más se va a beneficiar de la condonación de la deuda a las Comunidades Autónomas de nuestro país -que ustedes tanto alardean-, con 16.437 millones; luego, Madrid es la tercera Comunidad Autónoma que más se va a beneficiar de la condonación de la deuda, con 12.927 millones de euros; y luego, claro, Castilla y León, que no tenía deuda, y resulta que es la sexta Comunidad con la mayor deuda acumulada de las 17, con 5.125 millones de euros, pues yo creo que deberían ustedes taparse un poco cuando son incapaces de incumplir y ejecutar un plan. Están continuamente hablando de 15.000 millones de euros cuando las Comunidades Autónomas gobernadas por ustedes serían las mayores beneficiarias de esa condonación de la deuda.

Bueno, lamento que no vayan a aprobar la iniciativa. Yo creo que, si están redactados y, efectivamente, se van a licitar, a presupuestar y ejecutar, pues hubiera sido un buen momento para que ustedes aprobaran esta proposición no de ley. No obstante, nosotros trasladaremos a los portavoces del Grupo Municipal Socialista de Tordehumos y también al... al alcalde del Partido Popular lo que han dicho ustedes acerca de esta iniciativa, y veremos a ver si es verdad que ejecutan esos 6.000.000 de euros y esos dos proyectos y estudios técnicos. Nada más. Y muchas gracias.

**Votación PNL/000698**

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, ninguna abstención. En consecuencia, queda rechazada la proposición no de ley debatida.

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

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