



## COMISIÓN DE MOVILIDAD Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL

### PRESIDENCIA DON EMILIO JOSÉ BERZOSA PEÑA

Sesión celebrada el día 28 de febrero de 2024, en Valladolid

#### ORDEN DEL DÍA

1. Proposición no de ley, PNL/000672, 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 comenzar, antes de finalizar 2023, las obras de la variante de Moraleja del Vino, correspondiente a la CL-610, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 210, de 9 de noviembre de 2023.
2. Proposición no de ley, PNL/000730, presentada por los Procuradores D. José Ángel Ceña Tutor, Dña. Leila Vanessa García Macarrón y D. Juan Antonio Palomar Sicilia, instando a la Junta de Castilla y León a que en el año 2024 se realice la redacción de proyecto de ejecución de la variante de la carretera CL-116 por el municipio de Lodaes de Osma y a que, antes del final de la legislatura, se finalice la ejecución de la mejora propuesta, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 217, de 23 de noviembre de 2023.
3. Proposición no de ley, PNL/000782, presentada por los Procuradores Dña. Alicia Gallego González, D. José Ramón García Fernández y D. Luis Mariano Santos Reyero, instando a la Junta de Castilla y León a instar al Gobierno central a que acometa a la mayor brevedad posible la supresión del paso a nivel de Babilafuente, en la línea férrea Salamanca-Ávila, iniciando los trámites para su ejecución en el presente año 2024, e impulsar la firma de un convenio con ADIF, en el caso de que fuese necesario, para poder ejecutar el proyecto que permita la eliminación del paso a nivel de Babilafuente, en la línea férrea Salamanca-Ávila, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 244, de 8 de febrero de 2024.
4. Proposición no de ley, PNL/000800, presentada por los Procuradores D. Luis Briones Martínez, Dña. Virginia Jiménez Campano, Dña. Noelia Frutos Rubio, D. Jesús Puente Alcaraz y Dña. Laura Pelegrina Cortijo, instando a la Junta de



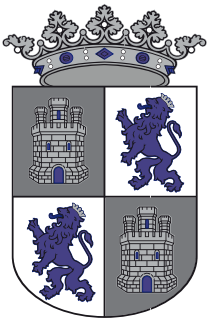
Castilla y León a conceder una ayuda de 50.000 euros para mejorar y solucionar el arreglo del vial de acceso que va desde el municipio de Fresnillo de las Dueñas (Burgos) al polígono industrial, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 244, de 8 de febrero de 2024.

## SUMARIO

	<u>Páginas</u>
Se inicia la sesión a las diez horas treinta y cinco minutos.	13149
El presidente, Sr. Berzosa Peña, abre la sesión.	13149
Intervención del procurador Sr. Gavilanes Fernández-Llamazares (Grupo Popular) para comunicar sustituciones.	13149
<b>Primer punto del orden del día. PNL/000672.</b>	
El secretario, Sr. Pablos Romo, da lectura al primer punto del orden del día.	13149
Intervención del procurador Sr. Martín Benito (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	13149
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pascual Muñoz (Grupo Mixto).	13151
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Gallego González (Grupo UPL-SORIA ¡YA!).	13152
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Calvo Enríquez (Grupo VOX Castilla y León).	13153
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Blanco Muñoz (Grupo Popular).	13154
Intervención del procurador Sr. Martín Benito (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	13155
El presidente, Sr. Berzosa Peña, somete a votación, en los términos fijados por su proponente, la proposición no de ley número 672. Es rechazada.	13158
<b>Segundo punto del orden del día. PNL/000730.</b>	
El secretario, Sr. Pablos Romo, da lectura al segundo punto del orden del día.	13158
Intervención del procurador Sr. Palomar Sicilia (Grupo UPL-SORIA ¡YA!) para presentar la proposición no de ley.	13158
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pascual Muñoz (Grupo Mixto).	13161
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Suárez Villagrà (Grupo VOX Castilla y León).	13161



	<u>Páginas</u>
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Pelegrina Cortijo (Grupo Socialista).	13162
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Gavilanes Fernández-Llamazares (Grupo Popular).	13163
Intervención del procurador Sr. Palomar Sicilia (Grupo UPL-SORIA ¡YA!) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	13165
El presidente, Sr. Berzosa Peña, somete a votación, en los términos fijados por su proponente, la proposición no de ley número 730. Es rechazada.	13166
<b>Tercer punto del orden del día. PNL/000782.</b>	
La vicepresidenta, Sra. Calvo Enríquez, da lectura al tercer punto del orden del día.	13167
Intervención de la procuradora Sra. Gallego González (Grupo UPL-SORIA ¡YA!) para presentar la proposición no de ley.	13167
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pascual Muñoz (Grupo Mixto).	13170
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Suárez Villagrà (Grupo VOX Castilla y León).	13171
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pablos Romo (Grupo Socialista).	13172
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Gavilanes Fernández-Llamazares (Grupo Popular).	13173
Intervención de la procuradora Sra. Gallego González (Grupo UPL-SORIA ¡YA!) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	13175
El presidente, Sr. Berzosa Peña, somete a votación, en los términos fijados por su proponente, la proposición no de ley número 782. Es aprobada.	13176
<b>Cuarto punto del orden del día. PNL/000800.</b>	
El secretario, Sr. Pablos Romo, da lectura al cuarto punto del orden del día.	13176
Intervención del procurador Sr. Briones Martínez (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	13177
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pascual Muñoz (Grupo Mixto).	13179
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Gallego González (Grupo UPL-SORIA ¡YA!).	13180
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Suárez Villagrà (Grupo VOX Castilla y León).	13181



	<u>Páginas</u>
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Gavilanes Fernández-Llamazares (Grupo Popular).	13182
Intervención del procurador Sr. Briones Martínez (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	13183
El presidente, Sr. Berzosa Peña, somete a votación, en los términos fijados por su proponente, la proposición no de ley número 800. Es rechazada.	13185
El presidente, Sr. Berzosa Peña, levanta la sesión.	13185
Se levanta la sesión a las doce horas veintinueve minutos.	13185



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

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Buenos días a todos. Se abre la sesión. ¿Algún grupo parlamentario tiene que comunicar alguna sustitución? ¿Partido Popular?

EL SEÑOR GAVILANES FERNÁNDEZ-LLAMAZARES:

Sí. Gracias, presidente. Raúl Hernández sustituye a David Beltrán, Lorena de la Fuente sustituye a Ramiro Ruiz Medrano y Javier Carpio sustituye a Beatriz Coelho Luna.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

**PNL/000672**

EL SECRETARIO (SEÑOR PABLOS ROMO):

Buenos días, señor presidente. Primer punto del orden del día: **Proposición no de ley número 672, 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 comenzar, antes de finalizar dos mil veintitrés, las obras de la variante de Moraleja del Vino, correspondiente a la CL-610, 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 José Ignacio Martín Benito, por un tiempo máximo de diez minutos.

EL SEÑOR MARTÍN BENITO:

Muchas gracias, señor presidente. Me van a permitir que para la defensa de esta proposición no de ley, les proyecte un poco más de una veintena de imágenes, que requiero del técnico de la casa para que... para que pasen automáticamente. ¿Cómo pasa esto? A ver... esperen un momento.

(¿Para que pasen automáticamente? Otras veces sí lo he hecho. Pues es que otras veces... Aquí... creo que aquí. Bueno). *[El orador acompaña su exposición con imágenes proyectadas en las pantallas de la sala a través de su portátil].*

Sí, bueno, buenos días. Les decía que me voy a valer de la proyección de una serie de imágenes sobre la proposición no de ley que traemos esta mañana a esta Comisión.



Moraleja es una localidad de la Tierra del Vino. Está situada a 10 kilómetros 800 metros, aproximadamente, de la ciudad de Zamora, con la que se comunica a través de una carretera de titularidad autonómica, que es la Zamora 610. En esta carretera, en el año dos mil veinte-dos mil veintiuno, la Junta llevó a cabo una actuación de reposición o regularización del firme y de la sustitución de la señalización vertical con una inversión de 1.700.000 euros. Pero no es de la carretera de lo que vamos a hablar, sino de la travesía, de la variante necesaria en esta localidad. Porque, efectivamente, hoy día sigue pendiente el problema de la variante, porque la actual travesía es muy peligrosa -como pueden ustedes estar comprobando en las imágenes que se están proyectando-: es muy estrecha, prácticamente sin aceras, con el consiguiente riesgo para la seguridad vial de los vecinos de la localidad y de los transeúntes que acuden a ella.

Ya en el año dos mil veintiuno, los concejales socialistas por Moraleja llamaron la atención sobre esta particularidad. La situación incluso llega hasta la misma Plaza Mayor. Toda la travesía tiene múltiples riesgos tanto para la circulación vial -decía- como para los propios peatones en varios tramos, pues la acera tiene menos de un metro de... bueno, apenas si cabe un viandante, imagínese... imagínense si se cruzan dos, pues uno tiene que bajar a la... a la calzada.

En el año dos mil siete ya se hizo un estudio informativo por parte de la Junta de Castilla y León. Se ofrecieron tres alternativas. Se pasó el estudio informativo al Ayuntamiento. Al año siguiente se incluyó en el Plan de Carreteras 2008-2020, pero la variante de Moraleja pues no se ejecutó, sufrió el olvido de todas las variantes de la provincia de Zamora -como ya saben todos ustedes, dado que hemos traído este tema a esta Comisión en repetidos momentos-.

En el año dos mil veintiuno la Junta se comprometió a estudiar la mejora de la carretera que atraviesa la localidad y abordar el problema de la estrechez de ella, que, en muchos casos, pues es estrecha por la propia configuración del diseño urbano, ¿no? Decía la Junta que para gestionar un beneficio al tránsito rodado. No sé qué... qué compromiso era este. Nos llamó mucho la atención que se comprometía a estudiar la mejora de la carretera por la estrechez, cuando ya tenía la solución trece años antes, que era la construcción de la variante.

La carretera en cuestión soporta más de 3.000 vehículos diarios en el tramo anterior a Moraleja del Vino y supera los 1.100 vehículos entre esta localidad y Venialbo. De estos... de estos 3.000 vehículos, el 9 % son vehículos pesados. Y, precisamente, en el año dos mil once, el propio Ayuntamiento desvió los vehículos de más de 15 toneladas por una calle que está a las afueras, pero integrada dentro del casco urbano de la localidad (la llamada calle Cuarenta y Cinco). Aquello, claro, generó y genera una gran contaminación acústica que superan, en muchos casos, 85 decibelios (permitidos por la ley).

Los vecinos se han quejado en repetidas ocasiones al Ayuntamiento, a la propia Junta de Castilla y León, han llevado el caso al Procurador del Común. El Procurador del Común ha emitido dos resoluciones: una de ellas, de nueve de enero de dos mil veintitrés, a construir la variante de Moraleja del Vino; y, concretamente, la resolución de... del Común insta a la Junta, a la mayor brevedad posible, a iniciar los trámites para construir la variante de la carretera autonómica Zamora 610, de la CL-605 al límite de la provincia de Valladolid por la Bóveda de Toro, con el fin de liberar de la circulación de tráfico pesado el casco urbano del municipio zamorano de Moraleja del



Vino. Esta es parte de la resolución, porque luego también había otras recomendaciones al Ayuntamiento; esta es la que afecta a la Junta de Castilla y León, que es la titularidad de la carretera autonómica.

La de Moraleja del Vino es una de las doce o más variantes de población de la provincia de Zamora, que se incluyó en ese famoso Plan Autonómico de Carreteras 2008-2020, que no se llevaron a cabo. Aunque, en este caso, fue una de las cinco en las que sí se hizo estudio informativo –como habrán visto ahí en las imágenes–. Se contemplaba entonces una longitud de dos kilómetros y medio, con una inversión de 5.000.000 de euros, que transcurrían por terrero llano.

Bueno, ahí están viendo la... –en esas imágenes– la estrechez, bueno, o la ausencia prácticamente de las aceras. Fíjense ahí en la esquina donde no llega ni a 30 centímetros y por ahí tienen que circular los peatones de la... del pueblo y los transeúntes que van por ahí. Esta es la realidad, señoras y señores procuradores. Yo no... no tengo mucho más que decir porque creo que para... para lo que estamos viendo es más que suficiente.

Por eso nosotros hicimos esta propuesta de resolución, registramos esta iniciativa el año pasado; claro, el tenor de la misma no se puede cumplir, porque nosotros instábamos entonces (hace un año) a que “antes de finalizar dos mil veintitrés comenzaran las obras”. Evidentemente, ya estamos en dos mil veinticuatro. Así que permítanme que cambie o modifique la propuesta de resolución y donde diga “dos mil veintitrés” diga “dos mil veinticuatro”.

Pero es absolutamente necesario una... un criterio de la Junta de Castilla y León, que la Junta inicie los trámites. Tiene que volver a empezar, tiene que volver a hacer el estudio informativo porque el otro ha caducado y, más pronto que tarde, tiene que dar una solución a esta variante de Moraleja del Vino.

Pues esperando contar con el apoyo de todos ustedes, aunque ya me puedo intuir cuál va a ser... o cuáles van a ser los argumentos, que no dudo que no van a diferir mucho de los que ya vienen ustedes utilizando sistemáticamente en esta Comisión, pues nada más y 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. Pues, muy brevemente, porque Comisión tras Comisión debatimos aquí sobre variantes que no se han hecho, cuando fue el propio Gobierno de la Junta el que propuso y planteó los proyectos de estas variantes de población. Y, de verdad, señorías, que, si hay gente que sigue estas sesiones, yo creo que está aburrida de que sigamos debatiendo sobre los mismos incumplimientos cada quince días. Y supongo –como bien decía el proponente– que la excusa será la de la disponibilidad presupuestaria, como siempre. Y como hasta ahora hemos votado todos los días a favor de estas variantes –que para la Junta eran necesarias, aunque no se hayan hecho; yo creo que son algo positivo para las zonas



afectadas, que son las que la piden, y para los vecinos, puesto que así también lo entendieron los que gobernaban en su momento-, pues hoy también votaremos a favor. Muchas gracias.

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

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

#### LA SEÑORA GALLEGO GONZÁLEZ:

Gracias, presidente. Pues en la propuesta que trae hoy el Partido Socialista acerca de la variante de Moraleja del Vino, de la carretera 610, pues reiterar una vez más, pues, efectivamente, lo que desde la Unión del Pueblo Leonés consideramos pues un incumplimiento por parte de la Junta, en el... en este caso, en la provincia de Zamora, dado que no se ha ejecutado pues ni una sola de las quince variantes que se ha establecido para... para la provincia y que permitirían pues, por razones de seguridad sobre todo, absorber el tráfico de paso.

Y yo... daría una seguridad -como digo- y, sobre todo, tras la... la exposición y con el estudio que nosotros también habíamos realizado de esta proposición no de ley, dar una solución evidente a los vecinos que habían ya puesto de manifiesto de forma reiterada y con esas denuncias tanto al Ayuntamiento, a la Diputación, a la delegada territorial... Y cómo el Procurador del Común, efectivamente, pues les dio la razón en cuanto a que no solamente era una razón de seguridad, que es importantísima, y que evidencia la falta de, bueno, pues de cumplimiento en cuanto a... a las competencias que tiene esta Junta y sobre todo la Consejería de Movilidad a la hora de afrontar sus propias responsabilidades.

Pues además, como digo, pues esa... esa desviación del tráfico que ha hecho -como bien se ha expuesto, que se meta por la calle Cuarenta y Cinco-, pues una situación insoportable para los vecinos, de ruido, y que afecta desde el punto de vista pues físico y psicológico -como han denunciado-. Además de evitar esa... esa vida normal con este... con esta entrada de tractores y esta entrada de tráfico pesado, pues el peligro que además conlleva, puesto que, como han denunciado, tienen camiones y tractores a menos de 2 metros de su casa.

Es decir, todo un despropósito en el que no se puede justificar todo en la falta de presupuestos, porque entonces algo están haciendo mal, señores del Partido Popular y, hoy también, señores de Vox, cuando un Plan del 2008-2020, que tiene una serie de prioridades, pasan los años y hay unos incumplimientos reiterados, con unos perjuicios evidentes para los ciudadanos y, sobre todo, vemos como se agrava no solamente en materia de seguridad, sino también por esos otros perjuicios a la hora de buscar soluciones alternativas que suponen daños físicos y psicológicos para los vecinos.

Con lo cual, creo que ustedes mismos tienen que replantearse sus propios proyectos para dar soluciones y para buscar medidas efectivas que, bueno, pues que den... den seguridad y sobre todo den solución a estas demandas que se han ido reiterando en el tiempo.





Nuestro apoyo –como no puede ser de otra manera– a todas estas medidas que no son sino incumplimientos evidentes por parte de la Junta y que exigen pues más responsabilidad por parte de quien nos gobierna, que en este caso es el Partido Popular y Vox –como digo–.

Poco más que decir. Esperando que hoy sí que goce de mayor sensibilidad por parte de quien nos gobierna y den su apoyo a la misma. 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 María Luisa Calvo Enríquez.

#### LA SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ:

Gracias, presidente. Buenos días, señorías. Pues sí, Moraleja del Vino, como ha dicho el proponente, es una población de... a 9 kilómetros y algo de la ciudad de Zamora y que cuenta con una población de 1.700 habitantes, aproximadamente, en una extensión de 20 kilómetros cuadrados que componen la Comarca Agraria de... de Bajo Duero.

Es un... este pueblo de la Comarca del Vino es bastante conocido, puesto que en sus inmediaciones se encuentra la Cooperativa COBADU, que es la más extensa de... la más grande de... de nuestra región y de ahí que así, claro, haya más... más tráfico de... de... de vehículos pesados.

En cuanto al fondo del asunto, en el año dos mil seis, como se ha estado diciendo, se redactó un estudio informativo para tramitar la construcción de esta variante con una longitud de dos kilómetros y medio, en la carretera autonómica Zamora 610 y se tuvieron en cuenta criterios económicos, territoriales y funcionales. Este estudio no fue aprobado hasta octubre de dos mil ocho, priorizando en aquel momento la alternativa de conectarla con el Camino de Villaralbo. Precisamente, en este año dos mil ocho, debido a la crisis económica y como consecuencia de los ajustes presupuestarios, esta variante no pudo realizarse, aunque sí se realizaron labores de conservación y mantenimiento.

Por otra parte, como también se ha dicho, en el año dos mil veintitrés, el Procurador del Común recomendó a la Consejería la ejecución de esta variante por el exceso de ruido y vibraciones que se producen en alguna calle del municipio (calle Cuarenta y Uno que se ha dicho) debido al tránsito de vehículos pesados, por lo cual también se renovó el firme con una capa de aglomerado y además se instalaron señales de reducción de velocidad a 30 kilómetros hora en la travesía.

Como ustedes saben, se está redactando un nuevo Plan de Carreteras en el que se van a valorar todas las actuaciones que haya que realizar en nuestra extensa red de carreteras, y hay que acometer las actuaciones priorizando las necesidades y las... y las disponibilidades del presupuesto. En base a dicho plan se hará un seguimiento estructurado y ordenado del mismo.

Los trámites administrativos previos para acometer la obra se extenderían en un plazo, como mínimo, de dos años. La proposición, como ha dicho el señor Martín Benito, ya es del... del año pasado, luego tendrá que volverse a... a... O sea, en el



plazo, claro, no se puede hacer, pero bueno, se realizará en el plazo establecido que se pueda. Por tanto, hemos de esperar a la redacción del Plan Autonómico nuevo de Carreteras. No nos oponemos a la ejecución de las obras planteadas, pero consideramos que lo prudente es esperar a la redacción del mencionado plan.

Y sí, conozco el pueblo, que me ha traído el señor Martín Benito las... las fotografías y, la verdad, las aceras son muy estrechitas y de difícil paso para... para las transeúntes y sobre todo cuando... cuando pasan por ahí los vehículos pesados, que... que pasan bastante, la verdad. Muchas gracias.

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

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

#### EL SEÑOR BLANCO MUÑIZ:

Muchas gracias, señor presidente. Bueno, este tema que traemos hoy, de esta circunvalación, indudablemente nosotros pensamos que es necesaria la realización de esta circunvalación y que tendría que llevarse a cabo lo antes posible, como otras muchas más que hay pendientes de todo aquel plan que se ejecutó en su momento, y por las necesidades que... que tienen... que tienen estas circunvalaciones en distintos pueblos, no solo de Zamora, sino toda Castilla y León, ¿no?

Eso está claro. Pero, claro, tenemos un problema bastante fundamental, que es el cómo distribuimos el presupuesto. La Junta de Castilla y León y los Presupuestos están -digamos- en fase de aprobación. Casi el 80 %, más del 80 %, se destinan a temas de... de... de salud, temas de educación o temas de asistencia... de asistencia, ¿no?, social. Ojalá tuviéramos que dedicar mucho menos a... a la salud porque estuviéramos mejor y porque indudablemente fuera menos necesario; por tanto, podíamos acometer otras cuestiones como son estas que son netamente necesarias, indudablemente, o incrementar presupuestos de inversión en educación o mantenimiento de... de bienes inmuebles o en cultura o demás. Pero, desgraciadamente, la situación es la que... la que tenemos.

Indudablemente también en este... en el Plan que hizo la Junta de Castilla y León del año 2008-2020, de infraestructuras de carreteras y de conservaciones y de circunvalaciones y mejoras de vías, desde luego, apenas se han ejecutado lo que nosotros pretendíamos, ¿no?

¿Por qué tan poco se ha hecho? Pues, posiblemente, porque veníamos de una situación económica que parecía ser que iba a permitir todo y, por lo tanto, teníamos la posibilidad de imaginar y de plasmar en un documento las cosas que... que queríamos hacer o que quería hacer la Junta de Castilla y León, lo que merecía esta Comunidad. Pero, bueno, eso no ha podido ser, como lo hemos ido viendo en el tiempo. Posiblemente, porque el año dos mil ocho, cuando se planteó este... este plan, entonces parece ser que España estaba en la "Champions League" de... del mundo y las posibilidades de inversión y demás pues eran... eran factibles, ¿no? Luego, la evidencia nos pegó un tortazo y nos dijo que no, que no... que no era cierto, incluso que teníamos que devolver las participaciones en el presupuesto ordinario, pues porque se había pensado que se iba a recaudar mucho y no, ¿no? Es... A todo eso, luego, le



vino la crisis del dos mil once, que todavía fue peor, ¿no? Mucho peor todavía, con un tema de consolidaciones presupuestarias y demás que fueron haciendo poco posible todo este... todo este asunto, ¿no?

Entonces, yo no quiero hacer una revisión histórica desde entonces para acá, de que por qué se han tomado estas determinaciones o por qué hemos tenido que ir destinando más recursos a otras cosas que pensamos que son en este momento más prioritarias, ¿no?, más necesarias.

Sigo pensando indudablemente que la construcción de esta circunvalación, como muchas otras, son muy necesarias; que es un tema que es... hay que plantearlo y que está planteando el... en el próximo plan de carreteras, que espero que esté más adecuado a la realidad y que no haya ningún otro inconveniente para poder llevarlo a cabo en un futuro... en un futuro próximo.

Pero la evidencia de ahora mismo es que no podemos aprobar que se... que se haga esta obra en este momento mientras no haya documentos y haya a su vez una... bueno, pues, una inclusión en el próximo... en el próximo plan de carreteras.

Bueno, también hay un error en la redacción de la propuesta, que, bueno, imagino yo que la enmendarán, en que no es la carretera CL-610, sino Zamora 610, ¿no? Pero, desgraciadamente, pues no podemos apoyar esta propuesta. 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, el señor don José Ignacio Martín Benito.

#### EL SEÑOR MARTÍN BENITO:

Muchas gracias, señor presidente. Miren ustedes, tres noticias de prensa:

Esta que están viendo es del año dos mil siete: “La variante de Moraleja, para liberar el tráfico, presenta tres alternativas. El Ayuntamiento analiza el estudio informativo realizado por la Consejería de Fomento para elegir la propuesta más viable”.

Segunda de las imágenes, que quiero que vean ustedes y le presten atención. Esta es del año dos mil veintiuno, catorce años después, catorce años después: “La Junta estudiará la mejora de la carretera que atraviesa Moraleja del Vino. Se compromete a abordar la estrechez de la carretera que cruza el pueblo para gestionar un beneficio al tránsito rodado”.

Y tercera noticia de prensa de hace... un año, dos mil veintitrés, enero de dos mil veintitrés: “El Procurador del Común insta a la Junta a construir la variante de Moraleja del Vino. El tráfico desviado a la calle Cuarenta y Cinco genera contaminación acústica que supera el límite de los 85 decibelios fijados por la ley”. Esta es lo que yo le decía: el tráfico superior a 15 toneladas desviado, pero el resto del tráfico sigue por la mitad del pueblo.

Hay una cuarta noticia -que la conozcan ustedes-: quejas de los vecinos, malestar en Moraleja, tenemos los camiones a la puerta de casa.



Bueno, pues, con estos precedentes, nos encontramos de nuevo el rechazo y la incompreensión por parte de los grupos que sustentan al Gobierno, del Partido Popular y de Vox, para rechazar la variante de la carretera.

Yo no tengo más que palabras de agradecimiento a los portavoces del Grupo Mixto, el señor don Pedro José Pascual Muñoz y a la portavoz de UPL-Soria ¡Ya!, doña Alicia Gallego, por el apoyo a esta propuesta -como lo han venido haciendo en las anteriores-.

Doña María Luisa Enríquez, toda una experta ya en fijación de posición de... en propuestas de variantes de Zamora, pues sigue en sus trece de "el no por bandera", y claro, en esta ocasión, ya he visto que su intervención pues ha... ha adolecido de... de datos que otras veces sí que ha aportado sobre intensidad del tráfico. En otras ocasiones, su principal argumento para rechazar esta propuesta era que no había mucha intensidad de tráfico.

Pero, claro, en este caso, señora Enríquez, ¿cuál es el argumento para rechazar la construcción de la variante: que tardaremos un mínimo de dos años -dice usted- en que estén los proyectos? Bueno, pues si tuvieran voluntad tanto ustedes (los de Grupo Vox) como del Grupo Popular, hubieran presentado una enmienda diciendo "que comiencen a la mayor brevedad posible los estudios informativos". Pero ni siquiera eso, ni siquiera eso. Con lo cual, ya vemos la voluntad que tienen ustedes para que se construya la variante de Moraleja del Vino. No digamos ya otras variantes de la provincia de Zamora.

El señor don Jesús Blanco Muñoz dice: "es necesaria la circunvalación". Bueno, pues mire, por lo menos algo hemos avanzado -dicho con toda la ironía del mundo y con todo el respeto, ¿no?-. Porque, claro, luego viene en seguida la pregunta: si algo hemos avanzado, si es necesaria la... la circunvalación, yo me pregunto entonces, ¿qué tiene que estudiar la Junta? Porque uno de los titulares que le hemos puesto es que la Junta iba a estudiar cómo dar una solución. ¿No? Pero si ya la tenía estudiada en dos mil siete, que era la construcción de la variante, ¿cómo en dos mil veintiuno dice que va a estudiar cuál va a ser la solución? Es decir, ¿que el estudio informativo que hizo en dos mil siete ya no era la solución, ese estudio informa...? Si ya... la solución la sabe: la construcción de la variante. Lo que nosotros pedimos: que se ponga fecha a la construcción de la variante.

Pero, claro, ¡como para poner fecha! Dice la señora portavoz de Vox: "Se está redactando el proyecto". ¡Pero si se está redactando desde el año dos mil veintitrés! Si ha pasado ya todo dos mil veintitrés. Si estamos ya entrando en el cuarto año que seguimos sin plan autonómico de carreteras, porque el último finiquitó en el año dos mil veinte.

Por lo tanto, ¿cuándo va a estar el plan? Y fijense, si no hay plan, si no hay plan, ¿cómo va a haber... cómo va a haber partidas económicas? Porque decía el señor Muñoz que la pregunta es: ¿cómo distribuimos el Presupuesto? Decía usted: aun siendo necesaria, el asunto es cómo distribuimos el Presupuesto, porque Sanidad se lleva no sé cuánto...

Vamos a ver, yo he estudiado el Presupuesto desde dos puntos de vista: uno, desde el punto de vista de Cultura y Turismo, que me toca fijar la posición del grupo, y otro, he mirado de manera muy minuciosa los proyectos para mi provincia, para la



provincia de Zamora. No he encontrado en la Consejería de Movilidad ni un solo euro para ni un solo estudio informativo de ninguna de las variantes que estaban comprometidas en el Plan 2008-2020.

Yo espero que tanto Vox como el Partido Popular –desde luego, ya les digo que el Grupo Socialista lo va a hacer– traigan cada uno bien armadas enmiendas a esos Presupuestos, puesto que van a correr todo el año dos mil veinticuatro para que, en el momento que esté redactado el Plan de carreteras –que espero que esté redactado ya dentro de un mes o dos meses por lo menos, porque ya llevan cuatro años redactándolo– sea el momento en que encuentren partida donde... presupuestaria donde sustentar que hay colchón para iniciar los estudios informativos. Espero, espero, que ustedes traigan esas enmiendas, porque las pueden hacer, tanto el Grupo Popular como el Grupo de Vox. Nosotros las traeremos.

Y claro, el señor don Jesús Blanco Muñiz –con el que me une ya cierta camaradería de procuradores durante algunos años en estas Cortes, yo le recuerdo cuando era alcalde de Guardo, creo que lo sigue siendo–, pues mire, como sigamos así, al paso, estas... estas carreteras van a batir el récord de la famosa variante de Guardo, ¿eh? Porque ya desde... en estas Cortes recordará usted conmigo lo que se ha hablado de la... de la variante de Guardo. Casi casi tanto, no tanto, pero casi tanto como de la carretera de Porto. Yo, si... si se busca el Diario de Sesiones, a lo mejor se podía hacer una estadística de estas que hacen ahora que ponen las palabras que más destacan en letras muy grandes y... pues, si ponemos Guardo o Porto, seguramente son dos de las carreteras que más... de las que más se ha hablado en estas Cortes.

Claro, la variante de Guardo, que también aparecía en el Plan 2008-2020, que llegó incluso... esta al menos llegó a adjudicarse –creo que hace dos años–, pero, luego, se rescindió el contrato por, en fin, cosas de la Junta con las empresas. Lo que denota que tampoco la Junta o la Consejería, señor Muñiz, es de fiar, porque, si no saben gestionar esto, ya me pongo a temblar. Si la variante de Moraleja, ojalá llegue un día que esté el gasto informativo, que tenga todas las bendiciones, que sea adjudicada, como gestionen los mismos que han gestionado la variante de Guardo, nos podemos ir a mediados del siglo XXI, señor... Esperemos que... que esto no sea así.

Por lo tanto, no se pongan ustedes medallas, no se pongan medallas de que la Junta prioriza, que la Junta va a hacer... Mire, y hablando de medallas, me van a permitir una licencia: el otro día hemos estado todos asistiendo a la entrega de medallas al deporte, a los medallistas paralímpicos y olímpicos. Lo quiero decir en estas Cortes, porque es lugar donde hay que decirlo: fue una pena, una auténtica pena, que se le diera... se les despachara a cada medallista con un papel. ¡Hombre! Si se le entrega la Medalla de Castilla y León, deme una medalla como la que tenemos los procuradores, que valdrá 30 o 40 euros, no más, a cada medallista. ¡Pero no le despachen ustedes con un papel, no sean ustedes tan cutres! Ruego que lo transmita a la Mesa de las Cortes y al señor Pollán. Si... si a los medallistas de Castilla y León le damos, en vez de una medalla, un papel... ¡Una medalla para todos! ¿Cómo, es que... la parten ahora?, ¿la... la trocean? ¡Hombre! Creo yo que, si eran 20, pues se encargan 20 medallas como las que tenemos todos y cada uno de nosotros. Lo digo para el futuro y que, a lo mejor, si se puede todavía “desfacer el entuerto” y las pueden encargar, que se las manden a cada uno...



EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Señor Martín Benito, si se puede centrar en el punto, por favor.

EL SEÑOR MARTÍN BENITO:

... la Medalla de las Cortes a su casa. Nada más. Muchas gracias por esta licencia, señor presidente.

### Votación PNL/000672

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. No hay abstenciones. 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/000730

EL SECRETARIO (SEÑOR PABLOS ROMO):

Segundo punto del orden del día: **Proposición no de ley número 730, presentada por los Procuradores don José Ángel Ceña Tutor, doña Leila Vanessa García Macarrón y don Juan Antonio Palomar Sicilia, instando a la Junta de Castilla y León a que en el año dos mil veinticuatro se realice la redacción del proyecto de ejecución de la variante de la carretera CL-116 por el municipio de Lodares de Osma y que, antes del final de la legislatura, se finalice la ejecución de la mejora propuesta, publicado en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 217, de veintitrés 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:

Sí, muchas gracias, presidente, y buenos días, señorías. Bueno, la iniciativa que traemos hoy aquí a esta Cámara hace referencia –al igual que la última que les propusimos en esta Comisión– a una de las múltiples promesas que fueron llevadas a cabo por parte de la Junta de Castilla y León en el famoso Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008-2020.

Lodares de Osma es una localidad de la provincia de Soria con partido judicial del Burgo de Osma. Se trata de un pueblo de la Comarca de Tierras del Burgo, que pertenece al municipio del Burgo de Osma (ciudad de Osma). En cuanto a su



población, lamentablemente forma parte de los principales núcleos de pérdida demográfica, ya que, en la actualidad, cuenta con tan solo 21 habitantes.

Si bien todo esto no siempre ha sido así, ya que, si nos remontamos veinte años atrás en el tiempo, tenía un 60 % más de población, 50 habitantes. Y ya sé que se trata de un pueblo pequeño, pero eso no significa que no tenga derecho a que se apliquen las políticas que sean necesarias para evitar que acabe abandonado en el olvido, como tal y como podemos constatar, al igual que la gran mayoría de las localidades sorianas –que está sucediendo–.

Como señalábamos al principio, esta iniciativa se encuentra fundamentada en el Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008-2020. El cual, en su Anejo II, relativo a las actuaciones programadas en la provincia de Soria, incorporaba la previsión de realizar, durante el período de vigencia del mismo, la construcción de la variante de población de la CL-116 por el municipio de Lodaes de Osma, con una catalogación de terreno llano y un presupuesto total de 5.000.000 de euros.

Como imaginarán, se trata de otra previsión que nunca llegó a realizarse. Y hoy, cuatro años después de la finalización de este plan sin que tengamos noticias al respecto sobre la más mínima iniciativa para llevarlo a cabo, esta variante, planteamos nosotros el tema para ver cuál es la postura al respecto: si son fieles a su palabra o si, por el contrario, han cambiado de opinión.

Y es que han transcurrido más de quince años desde la aprobación de aquel plan y seguimos esperando que tenga lugar la creación de esta variante. La necesidad sigue presente y, como ya he expuesto en otras intervenciones, el argumento de la crisis, acaecida hace ya más de dieciséis años, no es excusa. No es excusa que pueda seguir empleándose para negarse a ejecutar dicha obra.

En lo referente a las características de esta variante, destacar que la CL-116 se trata de una carretera que conforma la red básica de carreteras de Castilla y León. Tiene una longitud total de 87 kilómetros, que van desde el Burgo de Osma hasta la... el límite provincial con la Comunidad de Aragón. En su trazado cruza el casco urbano del municipio de Lodaes de Osma, y es aquí donde surge el problema, ya que corta el pueblo por la mitad. Existen un total de tres pasos de peatones para poder cruzar la carretera, y, además, el trazado es prácticamente recto, lo que supone que, en la práctica, la mayor parte de los vehículos que discurren por esta carretera cruzan el pueblo a una velocidad elevada, lo que implica un aumento del peligro para sus habitantes.

Además, al igual que sucede en la mayoría de los pueblos que se encuentran a orillas de esta carretera, al entrar en la zona urbana el arcén desaparece y queda sustituido por una zona asfaltada que linda con las viviendas, zona que usan los vecinos para aparcar sus vehículos, con lo que nos encontramos, al cruzar esta localidad, con la carretera... donde la carretera pierde su arcén e inmediatamente se encuentran coches aparcados al lado de la misma.

Coincidirán conmigo en que, como es evidente, esto supone un peligro para el tránsito de vehículos y, es más, cuando existen más de 500 vehículos pesados que cruzan a diario esta localidad, porque son voluminosos y las distancias de seguridad desaparecen. Y unidas a esta elevada velocidad –que ya hemos mencionado– aumentan las alarmas y el peligro.



Hay que tener en cuenta que, a diferencia con lo que sucede en otros pueblos, donde sí existe un semáforo que alerta de la necesidad de reducir la velocidad, en Lodares de Osma no hay nada y, al tratarse de una línea recta en todo su recorrido, dificulta que se reduzca relativamente la velocidad, por lo que la creación de esta variante cobra todavía mucho más sentido.

En cuanto a su intensidad media, se trata de una carretera de casi 1.500 vehículos diarios, con casi el 30 % de vehículos pesados (el doble de la media nacional del conjunto de carreteras). Es decir, como ya he apuntado anteriormente, más de 500 camiones de media cruzan diariamente el casco urbano del municipio. Así que, coincidirán conmigo, al igual que coincidieron en la última Comisión, en que se trata de un número elevado como para permitir que sigan discurriendo por el medio de esta localidad, y más aún teniendo en cuenta las características de la carretera en sí a la hora de pasar por la misma.

Volviendo a este Plan Regional de Carreteras, que fue aprobado por parte de la Junta, específica, en lo relativo a las variantes -y abro comillas- que “la construcción de variantes de población tiene por finalidad la eliminación de conflictos en las travesías más problemáticas”. Es decir, reconoce la necesidad de ejecutar esta obra porque están reconociendo que la localidad de Lodares de Osma tiene una travesía considerada como problemática.

También exponen que la recurrente situación de saturación de determinados tramos de la red requiere de actuaciones que mejoren la capacidad de la sección viaria, como es la construcción de variantes. Pues es evidente que, con una intensidad media diaria de 500 vehículos pesados por esta carretera, existen en este caso tales situaciones de saturación.

Además, también exponen que, en general, las travesías se consideran puntos potencialmente peligrosos, no solo por la existencia de usuarios vulnerables, sino también por el hecho de que los conductores que circulan por este medio interurbano deben adecuar su conducción al medio urbano en su espacio y en un período de tiempo no muy extenso.

Por lo tanto, con la construcción de variantes, al limitar puntos potencialmente peligrosos, aumenta la seguridad de la circulación, disminuyendo sobre todo la accidentalidad por atropellos.

En este plan se consideran prioritarias las variantes de la red básica, de modo que ustedes mismos pues reconocen la necesidad de llevar a cabo esta variante porque elimina los... los puntos potencialmente peligrosos, porque aumenta la seguridad de los vehículos y también la de los conductores. Perdón, que... porque aumenta la velocidad... la seguridad de los vecinos y también la de los conductores y porque reduce también la peligrosidad. De ahí que se den ese carácter de prioritario.

Es evidente que la realización de esta variante contribuiría enormemente a un aumento de la seguridad vial, además de dar cumplimiento a unas palabras a las que la misma Junta se comprometió. Porque, desgraciadamente y en contra de lo que indicaba anteriormente con la población, lo que sí ha aumentado notablemente es el tráfico en esta vía. Cuando se priorizó la construcción de esta... de esta variante, en el Plan de 2008, el tráfico pesado era de 414 camiones diarios, y el año pasado, lo atravesaron 515 de media al día. O sea, son 100 camiones diarios más. Pero,





por algún motivo, ya no es prioritario, cuando los argumentos que lo hacían se han acentuado. Así que no entendemos esta dejadez.

Así que espero que no hagan alusión a que si están realizando otro tipo de intervenciones en Soria, porque las obras que ahora son necesarias en ningún caso eximen del cumplimiento de aquellas que en su día aprobaron y que han dejado olvidadas. Porque, además de ser una excusa totalmente infundada, solo constatan cómo siguen faltando a su palabra... a su palabra.

Y les voy a leer ya la... la propuesta de resolución; cómo quedaría... esta... esta PNL: "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a: punto 1, a que en el año dos mil veinticuatro se realice la redacción del proyecto de ejecución de la variante de la carretera CL-116 por el municipio de Lodares de Osma; punto número 2, que una vez realizado el proyecto, y antes de final de legislatura, se finalice la ejecución de la mejora propuesta".

Así que nada más, contando con su apoyo, 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, señoría, espero que la proposición no de ley que nos ha traído aquí hoy corra la misma suerte que la que trajo su compañera la semana... bueno, hace quince días, y salga adelante. No tengo ni intención de repetir lo que semana tras semana digo sobre las variantes. El planteamiento que ha traído aquí me parece totalmente lógico y estamos de acuerdo, a ver si en este año dos mil veinticuatro se realiza esa redacción del proyecto de ejecución de la variante que usted ha planteado, como manifiesta en el punto 1, y, como dice en el punto 2, pues también, que a ver si, una vez realizado ese proyecto, pues, antes de que acabe la legislatura -no sé si será... se acabará en su tiempo o no- se finalice la ejecución de la mejora que usted propone. Si era importante hacerlo hace más de quince años, como dice usted, pues supongo que seguirá siendo importante hacerla ahora, y más cuando pasan más camiones, como también ha relatado.

Sin más, nuestro voto será a favor. Muchas gracias.

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

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

#### LA SEÑORA SUÁREZ VILLAGRÀ:

Muchas gracias, presidente. Como decía hace poco en esta Comisión, en una iniciativa muy parecida a esta, las travesías que cruzan los municipios son tramos donde se suelen ocasionar conflictos entre los usuarios de la carretera, por un lado, y los vecinos, por el otro. El que pase mucho tráfico y, sobre todo, tráfico pesado por



ella genera inseguridad, sobre todo en las viviendas que se encuentran al ras de la calzada. En algunas ocasiones no existe ni acera, lo que supone un verdadero peligro. Aunque hay que decir que, en este caso, no hay estrechamiento del tramo.

Y para decidir si hay que... si hay que desviar el tráfico hacia una variante, es necesario analizar, entre todas las travesías que presentan mayores problemáticas, cuáles han de ser sustituidas por una variante y, entre estas últimas, cuáles resultan más prioritarias en cuanto a ejecución en función de los datos más característicos de cada tramo: tráfico, número de habitantes, accidentabilidad, etcétera. En estos casos, se valora cada travesía determinando si es estrictamente necesaria su sustitución por un trazado alternativo (la variante) y en qué medida esta sustitución es más o menos prioritaria.

Sobre las características de esta carretera, su ancho medio de calzada es de 8 metros, sin estrechamientos -como he dicho antes-; el ancho medio de la travesía es de 16 metros, también sin estrechamientos; y, a lo largo de la travesía, se localizan 8 salidas de vehículos a cada uno de los márgenes sin aparentes problemas de escasa visibilidad. La travesía cuenta con tres pasos de peatones y no cuenta con semáforos. El tráfico en el año dos mil veintidós para la carretera CL-116, en el tramo en el que se sitúa la travesía, ha sido de 1.227 vehículos ligeros por día y de 515 vehículos pesados al día.

Por otro lado -desconozco si este es el caso-, hay que tener en cuenta también que, siendo un municipio con un atractivo turístico, quizá, si le quitas la vía que lo cruza, pues se le perjudique. Pero supongo que, para elaborar esta iniciativa, se ha tenido en cuenta este aspecto. Supongo que, dependiendo del... del municipio, pues, a los... a los vecinos, dependiendo también de ese estrechamiento que sea tan incómodo, tan peligroso... pues les interesará una cosa u otra. Pero supongo que... que... que dependerá eso, del municipio del que se trate. Y si es así, y es una verdadera demanda vecinal, en el nuevo Plan Autonómico de Carreteras -que esperamos que vea pronto la luz-, entre los programas de actuación previstos, se encuentra la realización de las variantes de población prioritarias (en función de los criterios económicos, funcionales y territoriales), y en esta planificación se analizará la necesidad actual de la variante que nos ocupa, así de... de como... del resto de... como del resto de las que se han planteado en esta Comisión.

Pero, sobre todo, creo que hay que tener en cuenta lo que... lo que he dicho, que... que también hay que valorar si se va a hacer más daño quitando la... la travesía que dejándola; más que nada porque algunos municipios pues pueden acabar peor de lo que... de lo que están, ¿no?, en número de vecinos y un poco más, pues, abandonados. 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 la señora procuradora doña Laura Pelegrina Cortijo.

#### LA SEÑORA PELEGRINA CORTIJO:

Gracias, presidente. Nueva variante que Soria ¡Ya! trae a esta Comisión para su debate y que, como el resto de infraestructuras pendientes de ejecutar incluidas en



el Plan Autonómico de Carreteras, será rechazada por los dos partidos que sustentan a este Gobierno.

La variante de la carretera CL-116, a su paso por el municipio de Lodaes de Osma, también estaba incluida en el caducado plan de carreteras, que fue el mayor engaño en materia de infraestructuras perpetrado por la Junta de Castilla y León y que, según dicen los portavoces del Partido Popular y de la ultraderecha, lleva cuatro años redactando el nuevo plan de carreteras. Eso es la eficacia del Partido Popular de Castilla y León: 5.000.000 de inversión que no se ejecutaron, como todas las inversiones que ustedes, señoras y señores del Partido Popular, comprometieron para Soria en el Plan Regional Sectorial 2008-2020 y que nunca han llevado a cabo.

Me... voy a repetir íntegramente los mismos argumentos que utilicé en diciembre de dos mil veintitrés en el debate de una variante, también de... que presentaba Soria ¡Ya!, en concreto, de la carretera SO-132 a su paso por el municipio de Marazovel.

Estaría bien que, por coherencia política, esta y todas y cada una de las iniciativas que debatimos, que estaban incluidas en el caducado plan y que están incumplidas, se aprobaran.

Estaría bien, también, que la coherencia política que brilla por su ausencia en el caso del Partido Popular y la realidad es que también les da igual la situación lamentable de las carreteras de nuestra Comunidad.

Decía, en defensa de... en la fijación de la posición de una moción que presentaba Soria ¡Ya! en el Pleno, decía el procurador Popular soriano que las enmiendas que planteaba eran realistas. Me refiero exactamente a las enmiendas que... que incluyó el Partido Popular para votar en contra de la moción de Soria ¡Ya! en noviembre de dos mil veintidós. En sus enmiendas incluían... proponían incluir en el próximo Plan de Carreteras Autonómico ocho variantes de población; entre ellas, se encontraba la variante de población de la CL-116 a su paso por Lodaes de Osma.

Decía el procurador Popular soriano que las enmiendas que presentaba eran realistas. Y eran tan realistas como incoherentes, porque hoy ustedes, el Partido Popular y la ultraderecha, van a rechazar esta proposición no de ley que incluyeron ustedes en su Plan Autonómico de Carreteras caducado, que propusieron como enmiendas la construcción de esta variante de la CL-116 a su paso por el municipio de Lodaes de Osma, poniendo de manifiesto a qué se dedican ustedes y el tiempo que nos hacen perder. Nosotros votaremos a favor.

#### 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. Nos trae Soria ¡Ya! esta proposición no de ley en relación a una nueva variante, que es en el municipio de Lodaes de Osma.



Como antecedentes, indicar que esta... que esta variante consta de una travesía de unos 505 metros en el que no se presenta problemas de trazado en alzado ni en sus inmediaciones. Y, además, como ya indicó la señora Suárez Villagrà, el ancho medio de la calzada es de 8 metros, sin ningún tipo de estrechamiento, y, además, el ancho medio de la travesía es de 16 metros, también sin ningún tipo de estrechamiento. Cuenta con tres pasos de peatones; la velocidad en la carretera es de unos 90 kilómetros por hora; además, según el padrón municipal del año dos mil veintidós, la población no diseminada es de 14 habitantes y el tráfico en el año dos mil veintidós –como ya dijo también el portavoz de Soria ¡Ya!– es de, vehículos pesados, en torno a unos 500 vehículos.

Hay que decir que el tráfico, además, es debido en este caso a que no está hecha la A-11, en el tramo de la Nacional 122, y que se utiliza esa carretera para coger la A-2 (Madrid-Zaragoza) a través de Monteagudo de las Vicarías.

Es cierto que en el Plan Regional –anterior– de Carreteras 2008-2020 se incluyó esta variante, pero –como todos sabemos y no vamos a reiterar nuevamente– no se pudo ejecutar y finalizar ese plan de carreteras. Y en la actualidad se está realizando ese nuevo Plan Autonómico de Carreteras en el que hay que ser conscientes que tenemos 11.500 kilómetros de carreteras. Por lo tanto, no se pueden acometer todas las variantes que se solicitan porque presupuestariamente es imposible. Por lo tanto, hay que priorizar aquellas que tengan una mayor urgencia y una mayor necesidad en detrimento de otras, pero, lógicamente, por la extensión que tiene nuestra Comunidad Autónoma en carreteras, que son de 11.500 kilómetros.

Nos dice el portavoz de Soria ¡Ya! que no le recordemos nuevamente las inversiones que hace la Junta de Castilla y León, pero, bueno, es cierto –como bien sabe– que en la provincia de Soria se está actuando sobre todo en la Soria 630 y que se están invirtiendo más de 16 millones de euros en las carreteras de Soria.

Además, tengo que decirle que toda variante requiere la redacción de un estudio informativo y que, después del estudio informativo, viene... tiene que someterse a un trámite de información pública; y una vez finalizado ese procedimiento y dictada la correspondiente declaración de impacto ambiental, se podrían adoptar las resoluciones sobre el corredor a desarrollar.

En este caso los plazos son los que son –y que los marca en la ley– para contratar y redactar ese estudio informativo, más los necesarios para llevar a cabo la contratación, la licitación, la redacción del proyecto, lo que imposibilita, por supuesto, realizar esta variante en los plazos que señala el portavoz de Soria ¡Ya!, en el año dos mil veinticuatro.

No obstante, por todo lo dicho, por esa necesidad de priorizar nuestras carreteras, nuestro patrimonio vial, nos vemos en la necesidad de rechazar su proposición no de ley. Nada más y gracias.

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

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



### EL SEÑOR PALOMAR SICILIA:

Sí. Gracias, presidente. Bueno dar las gracias, primero, pues al señor Pascual y a la señora Pelegrina por el apoyo a esta... a esta iniciativa. Y, efectivamente, señor Pascual, pues no entendemos cómo se dejan pues más de quince años sin... sin realizar esta variante, pero bueno. Y es que, encima, el tráfico ha aumentado, sigue aumentando constantemente. Con lo cual, bueno, pues no entendemos el rechazo a esta... a esta iniciativa.

Decirle a la señora Suárez Villagrà: creo que se equivoca de localidad. Turísticamente, Lodaes de Osma no tiene mucho atractivo turísticamente, no es una localidad... es una localidad, bueno, de las... puede ser bonita, pero... pero tiene una iglesia también atractiva, pero no es... no es un pueblo bonito como... Igual se está equivocando con Monteagudo de las Vicarías, que se trajo aquí el día catorce de este mes de... y ese sí es un pueblo turístico. Y... y seguramente pues han oído a su alcalde quejarse de... de que, bueno, pues al ser... que no paran los vehículos y si se hace una variante.

Pues, bueno, permítanme decirle que se equivocan. Se equivocan al decir que... que porque se haga una variante en un municipio no va a parar la gente, no... no va a ir a ver ese pueblo. Hombre, yo creo que, si vas a ver un pueblo que es bonito, que te... que le has visto en redes sociales y te atrae turísticamente, yo creo que por... aunque no tenga... aunque tengas variante, vas a pasar por ese pueblo. Creo yo, ¿eh? Y bueno, yo... la mayoría de los vehículos que pasan por esta carretera son vehículos pesados y ya le digo yo que de esos vehículos pesados no para ninguno. Ninguno.

Así que no... no busquen la excusa de... de, bueno, de que, si ponemos una variante, pues quita que... que puedan visitar el... los pueblos. Hombre, yo... vamos, son excusas infundadas, de verdad. Yo creo que las variantes lo que traen es progreso a... tanto a los municipios y, sobre todo... sobre todo quitar la peligrosidad sobre todo a los vecinos de esas localidades, que yo creo que es lo que tiene que primar en esto: quitar los tramos peligrosos en estas localidades. Y, como he dicho, este... esta carretera atraviesa el pueblo por la mitad, como muchos en mi provincia. Con lo cual, yo creo que se tendría que priorizar eso.

Y voy ya con el señor Gavilanes. Bueno, pues, que me diga que también que va mucho tráfico por esta carretera porque no está terminada la A-11, pues, hombre, tampoco lo comparto con usted. No lo comparto con usted. Lo que lo... va cada vez más circulación por ahí pues porque hay menos kilometrajes y pues, en vehículos de este tonelaje, pues, hombre, si pueden hacer menos kilómetros, pues cogen estas carreteras y... bueno, pues supone... supone también un considerable pues... pues para las empresas el presupuesto que sea... sea inferior, ¿no?, que... que puedan ahorrar en ello. Con lo cual, no me ponga la excusa de que no está terminada la A-11 porque no se lo compro.

Y, bueno, yo tengo aquí apuntadas, del plan de... del Plan de 2008-2020, es curioso que ahí, en la página 10761, en el punto 1.14, la accesibilidad a la red de carreteras de Castilla y León, y tienen un modelo... un modelo de simulación y... en el que dice: "En este modelo se han calculado los tiempos medios de conexión entre las poblaciones más importantes de la Comunidad Autónoma y se ha calculado la accesibilidad media en minutos -en minutos- a cada uno de ellas, obteniéndose los



siguientes valores para la situación actual”. Oye, fíjese los datos *[el orador muestra un documento]*: Soria, la primera en... en esta accesibilidad, 158,07 minutos de media para acceder a la red de carreteras de Castilla y León. O sea, los que peor estamos de nuestra Comunidad. Y el promedio, o sea, la media es... es de 116,94.

Hombre. Yo creo que esto dice mucho, yo creo que... Se lo voy a decir con cariño: póngase las pilas, póngase las pilas a trabajar por la provincia de Soria porque esto es otro ejemplo, otro claro ejemplo de la dejadez hacia mi provincia. De verdad, señor Gavilanes, póngase a trabajar. Y... y esperemos que... que dejemos de ser los primeros en cuanto a la accesibilidad. Es que es otra de tantas. Una va sumando, va sumando y, bueno, pues normal que Soria ¡Ya! esté en este Parlamento, porque, bueno, vemos que... que en todos... en todos los aspectos somos el... el número uno; en cuanto... en cuanto a lo peor de... de toda la Comunidad, bueno, pues ahí está Soria, la primera provincia. Así que, bueno, póngase a trabajar de verdad por... por nuestra provincia.

Y... y... y, de verdad se lo digo: cuatro años sin un plan de carreteras en esta Comunidad. Yo no sé... no sé a qué están esperando. Que es que desde que se hizo este plan, desde dos mil ocho, han pasado veintiséis años, veintiséis años, con este plan. No se ha hecho nada en lo que había... en lo que teníamos en el Plan 2008-2020. Pero es que llevamos cuatro años de retraso sin un plan. Yo no sé, me gustaría que me dijeren en algún momento cuándo va a salir... cuándo va a salir este plan, porque yo creo que veintiséis años... *[murmullos]* ¿Dieciséis? Bueno, dieciséis años; pero, bueno, desde que se hizo, que fue en dos mil ocho, son veintiséis años. Con lo cual... Bueno, desde que se empezó a ejecutar, y se publicó en dos mil nueve. *[Murmullos]*. Dieciséis desde que... Bueno, eso es, sí, dieciséis años, perdón.

Así que, bueno, yo creo que... que... que, efectivamente, que se nos hace tan largo esto que parece aquí una eternidad. Efectivamente.

Y de esos, son 48 millones que iban para mi provincia, 48,76 millones. Bueno, pues, de estos, ni la mitad... ni la mitad han presupuestado ni se han dedicado a... a hacer estas variantes.

Así que, con lo cual, bueno, yo no tengo nada más que decir, pero se lo digo de verdad, tengan en cuenta mi provincia para el próximo plan, por favor, téngala en cuenta y a ver si dejamos de ser la primera y somos, bueno, a ver si escalamos algún puesto en cuanto a la accesibilidad, porque, en cuanto a carreteras, mi provincia pues deja mucho que desear. Así que, nada más y... y muchas gracias.

## Votación PNL/000730

### 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 parte de la señora vicepresidenta de la Mesa se dará lectura al tercer punto del orden del día.

**PNL/000782****LA VICEPRESIDENTA (SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ):**

Tercer punto del orden del día: **Proposición no de ley 782, presentada por los Procuradores doña Alicia Gallego González, don José Ramón García Fernández y don Luis Mariano Santos Reyero, instando a la Junta de Castilla y León a instar al Gobierno central a que acometa a la mayor brevedad posible la supresión del paso a nivel de Babilafuente, en la línea férrea Salamanca-Ávila, iniciando los trámites para su ejecución en el presente año dos mil veinticuatro, e impulsar la firma de un convenio con ADIF, en el caso de que fuese necesario, para poder ejecutar el proyecto que permita la eliminación del paso a nivel de Babilafuente, en la línea férrea Salamanca-Ávila, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 244, de ocho de febrero de dos mil veinticuatro.**

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

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

**LA SEÑORA GALLEGO GONZÁLEZ:**

Gracias, presidente. Pues la Unión del Pueblo Leonés, a través de esta proposición no de ley, trata de mostrar la problemática que tradicionalmente han venido sufriendo, y en algunos casos siguen sufriendo, las localidades situadas dentro de las líneas de ferrocarril, como son los pasos a nivel, dado que son puntos en los que convergen el paso del tren con un punto de paso para automóviles, bicicletas o peatones.

En ese aspecto, los pasos a nivel de mayor peligrosidad siempre fueron aquellos que carecían de barreras y, afortunadamente, pues hoy eliminados prácticamente en su totalidad en nuestro territorio, pero que, sin embargo, se han cobrado un gran número de vidas en el país desde la llegada del ferrocarril. Si bien resulta evidente también que, aun cuando poseen barreras, los pasos a nivel tienen un alto componente de peligrosidad.

Esa peligrosidad pues da lugar a muchos dramas, como los que se han vivido pues durante todo este tiempo, ¿no? Por ello, queremos hacer mención para mostrar pues, primero, pues esa situación y... y buscar una solución. Y analizando pues los casos que han ocurrido en la región leonesa, pues podemos hablar de varios supuestos y varias tragedias ferroviarias sucedidas en pasos a nivel que se llevaron por delante cerca de 60 vidas.

Así, en primer lugar, podemos recordar el accidente que hubo en las cercanías de la Pola de Gordón en junio de mil novecientos treinta y cuatro, cuando un tren que recorría la línea León-Gijón arrolló a un autobús procedente de Sahagún, donde fallecieron desgraciadamente 20 personas.

También podemos recordar el accidente del paso a nivel de Muñoz, en diciembre de mil novecientos setenta y ocho, en el que fallecieron 32 personas y, tristemente y



muy doloroso, la mayoría niños que se dirigían al colegio a la Fuente de San Esteban, y que es un accidente el más grave que ha ocurrido en España por arrollamiento de vehículo en un paso a nivel. Un accidente que acabó con una parte muy importante de una generación de niños del Campo Charro, con heridas que aún siguen abiertas en localidades como La Sagrada, San Muñoz o Muñoz, donde monumentos y placas recuerdan a los niños de aquel día donde perdieron la vida, y siendo especialmente impactante el monumento ubicado junto a la iglesia de La Sagrada en recuerdo a las víctimas de este accidente. Una tragedia que fue delicadamente expuesta en el libro *Aquella mañana de diciembre* por el periodista, escritor y actual alcalde de La Fuente de San Esteban, Paco Cañamero.

Desgraciadamente no fue este el último accidente de víctimas mortales en pasos a nivel en tierras leonesas, y más especialmente o específicamente en tierras salmantinas. En este aspecto, en abril del año dos mil cuatro, la tragedia volvía a azotar al Campo Charro con el fallecimiento de 6 jóvenes en la localidad de Martín de Yeltes, que viajaban en un coche que fue arrollado en un paso a nivel por una locomotora que transitaba por la línea férrea Salamanca-Fuentes de Oñoro.

Asimismo y de forma más reciente, en noviembre del dos mil once, otra tragedia ferroviaria sacudía la provincia salmantina, cuando un tractor fue arrollado por un tren en un paso a nivel en la localidad de Gomecello (en la comarca de La Armuña), fallucendo... falleciendo -perdón- el conductor de dicho tractor en el que ha sido hasta ahora -y esperemos que de forma definitiva- el último accidente mortal en un paso a nivel en una provincia como la de Salamanca; que ya debemos... no debemos de olvidar, como antes expuse, pues sobre todo la tragedia que estos hechos suponen, no solamente para padres, madres, hermanos, hijos, sino para toda la comarca y todos los que allí viven, con heridas que quedan de por vida.

En todo caso, resulta evidente que los pasos a nivel tienen un alto componente de peligrosidad, motivo por el cual la tendencia en las últimas décadas está siendo el de suprimirlos y sustituirlos por soluciones más seguras (como pasos elevados o inferiores), como ocurrió recientemente en el año dos mil veintiuno, con los pasos a nivel en la mencionada localidad de Gomecello, que acusaba una peligrosidad extrema, sustituidos por un paso inferior. Solución que, si hubiera llegado antes, hubiera evitado el accidente que antes relatamos del dos mil once en uno de los pasos a nivel que tiene esta localidad. Hechos que se puedan reseñar con tragedias que no queremos que se repitan en el tiempo.

En este aspecto hay que recordar también que, afortunadamente y en las últimas décadas, se han ido suprimiendo paulatinamente los pasos a nivel, mejorando la seguridad de los vecinos que discurren... o que viven en estos municipios por los que discurren las vías férreas. Así ha venido ocurriendo en diversos puntos de la provincia de Salamanca, ya sea en la línea férrea de Medina del Campo a Portugal por Fuentes de Oñoro o en la de Salamanca-Ávila por Peñaranda, en las que se ubica el paso a nivel sobre la que hoy traemos o centramos esta proposición no de ley, que es la de Babilafuente; porque aún no están todos los deberes hechos en este aspecto y por eso pedimos que se dé otro paso más para mejorar la seguridad en este municipio.

Y sobre este paso a nivel en concreto, hemos de apuntar que el pasado cinco de enero ya la prensa recogía respecto de la... de la existencia de una problemática que era la existencia aún de este paso a nivel con barreras en el casco urbano con una peligrosidad que ello conllevaba y, como apuntaban los medios, varios vecinos





de la localidad de la comarca de las Villas habían iniciado una recogida de firmas para pedir al Gobierno, como Administración competente en la materia, que suprima el paso a nivel de... del municipio de Babilafuente, dotando de una solución más segura al transporte, tanto rodado como ferroviario, así como para los viandantes, ciclistas de esta localidad con una población de 900 habitantes.

Y en cuanto a las cifras de vehículos que transitan por el mencionado paso a nivel, se estima que son unos 1.500 vehículos de... que... cruzan cada día este paso ubicado en la carretera Salamanca SA-810, entre los que se incluyen numerosos camiones que se dirigen a la planta de bioetanol y a otras empresas, siendo este hecho lo que todavía dificulta un poco más el acceso, ¿no? Es decir, la... la posibilidad de acceder a la planta hace necesario pasar por este paso. De hecho, al activarse el sensor de las barreras al realizar las maniobras para la entrada o la salida de trenes de mercancías de la planta de bioetanol, esto provoca frecuentes esperas a la subida de barreras para el paso de vehículos, que, según ha denunciado ya varios vecinos, ha llegado a ser incluso de cerca de media hora en algunos casos, con un perjuicio más que evidente para quienes pretenden atravesar el paso.

Por todo lo expuesto, consideramos que es necesario que el Gobierno central, como Administración competente, acometa la supresión del paso a nivel de Babilafuente y dote de una solución más segura al tráfico rodado a su paso por esta localidad, evitando con ello posibles accidentes. Y, asimismo, consideramos que, en el caso de que legalmente fuera necesario, se debería de impulsar por parte de la Junta la firma de un convenio con ADIF que permita que esta pueda ejecutar el proyecto que permita la eliminación del paso a nivel en el citado municipio.

De ahí nuestra propuesta de resolución que se contiene de estos dos puntos o apartados:

“Que las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a instar al Gobierno central a que acometa a la mayor brevedad posible la supresión del paso a nivel de Babilafuente, en la línea férrea Salamanca-Ávila, iniciando los trámites para su ejecución el presente año dos mil veinticuatro”.

Y como segundo punto: “Que las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a impulsar la firma de un convenio con ADIF, en el caso de que fuese necesario, para poder ejecutar el proyecto que permita la eliminación del paso a nivel de Babilafuente en la línea férrea Salamanca-Ávila”.

Creo que es una propuesta, la que hoy traemos por parte de la Unión del Pueblo Leonés, en lo que... busca sobre todo es eliminar ese peligro que todavía tienen municipios en los que pasa la línea férrea. Creemos que ADIF tiene que buscar una solución y, sobre todo, bueno, pues son... son medidas que hay que impulsar para evitar lo que antes he relatado, que genera tragedias no solamente -como antes indiqué- personales, sino sobre todo a una comarca, y que, en estos momentos, pues todo esfuerzo y todo recursos tienen que estar encaminados a buscar soluciones efectivas dotando de seguridad a aquellos municipios en los que atraviesa estas líneas férreas.

Buscando contar con... con... con su apoyo en esta proposición no de ley que hoy traemos como expresión de, todavía, situaciones que se buscan eliminar, pues concluye mi primera exposición. Muchas gracias.

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

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

**EL SEÑOR PASCUAL MUÑOZ:**

Gracias, presidente. Supongo que al instar al Gobierno central... supongo que esta proposición no de ley saldrá adelante. Pero bueno, en la Unión Europea es verdad que existen alrededor de unos 100.000 pasos a nivel; España es el segundo país con menos densidad de pasos a nivel: menos de 25 por cada 100 kilómetros de vía para un total aproximado de unos 3.000 pasos a nivel.

Pues bien, como usted ha relatado, pues sencillamente los pasos a nivel son unas intersecciones muy peligrosas. Los trenes, en el caso de que tuvieran que frenar de manera brusca, pues tienen muy poco o ningún margen de maniobra, porque van a mucha velocidad y tienen mucho peso y necesitarían mucha distancia para frenar.

Se están suprimiendo cada vez más y con ello pues, efectivamente, reduciendo significativamente el número de siniestros. En el dos mil veinte, según datos de Eurostat, se produjeron 350 accidentes en pasos a nivel de la Unión Europea en los que fallecieron 213 personas; de ellos, 6 accidentes y 3 fallecidos fueron en nuestro país, en España. La tendencia –como digo– es a reducir o suprimirlos y... por otras medidas de seguridad que resulten pues más ventajosas y que... y que eviten los accidentes a los que usted se ha referido.

En el caso del paso a nivel de Babilafuente, los vecinos pues llevan reclamándolo, su eliminación, también pues desde hace más de quince años (parece nos hemos instalado en los quince-dieciséis años). Y el problema, como casi siempre, es que no hay acuerdo entre Administraciones y unos por otros pues... el problema pues sigue existiendo. Creo que la alcaldesa dice que la... la eliminación corresponde a la empresa ferroviaria; la empresa ferroviaria dice que es competencia de la Junta; y la Junta pues dice que es competencia del Estado. El caso es que los perjudicados siguen siendo los vecinos y todas las personas pues que a diario tienen que atravesar ese paso a nivel. Y mientras no haya ningún accidente pues todo va bien, hasta que pasa el accidente.

Yo creo que estamos aquí también para intentar mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y yo creo que es fundamental para todo eso la voluntad política y la capacidad de diálogo. En realidad, yo... a mí me sorprende, pero estamos en una vía férrea que tanto el Partido Popular (como... cuando ha gobernado) como el Partido Socialista (cuando ha gobernado) pues suelen ponerse de acuerdo cuando no gobiernan, pero ambos la marginan y abandonan cuando gobiernan el Gobierno central. Exactamente igual que ocurre con la continuación desde mi ciudad o desde mi provincia, desde Ávila, a Madrid: cuando están en la Oposición, sí; y cuando están en el Gobierno, no. Los abulenses, pues igual que los... en este caso los salmantinos, pues tenemos que sufrir unas nefastas comunicaciones ferroviarias gracias –como digo– tanto al abandono del Partido Popular, cuando gobierna, como al Partido Socialista, cuando gobierna.

Nuestro voto, como no podía ser de otro... de otro modo, a esta proposición no de ley será a favor; aunque imagino que ahora saldrá adelante por lo que le digo,



como se insta al Gobierno central, pues saldrá adelante. Pero yo sí que es verdad que me gustaría que, cuando gobiernen unos u otros, se trate pues como se debe este tema y no se olviden de los abulenses y de los salmantinos. 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. Los pasos a nivel son un problema común a todos los ferrocarriles del mundo. En España, desde mil novecientos setenta y ocho, no se autoriza el establecimiento de nuevos pasos a nivel y, desde mil novecientos ochenta y siete, los cruces de carreteras u otras vías de comunicación con líneas férreas que se produzcan por el establecimiento o la modificación de cualquiera de ellas deben en todo caso realizarse a distinto nivel.

El Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias, considera paso a nivel cualquier intersección a nivel entre una carretera o camino y una línea férrea reconocida por el administrador de infraestructuras y abierta a usuarios públicos o privados. Asimismo, se considerarán dentro del paso a nivel los 15 metros de... del camino existentes a ambos lados de la vía.

Los pasos a nivel se clasifican en: según la titularidad de los mismos, en públicos o particulares; según su vida útil, permanentes o provisionales; y según su uso específico, de vehículos (aunque puedan ser utilizados también por peatones), de peatones o de peatones y ganado, especificando los criterios para definir la clase de protección mínima asociada a cada paso a nivel. Así, en función de factores tales como el tráfico de vehículos, número de circulaciones ferroviarias, número de peatones que utilizan el paso, distancias de visibilidad, ubicación, etcétera, se determina la clase de protección, ordenadas en función creciente del nivel de protección al usuario de la carretera o camino.

El paso a nivel al que se refiere esta iniciativa es un paso con barreras de los pocos que quedan en la provincia de Salamanca y el tráfico que se produce en él provoca que transportistas, vecinos y personas de otras localidades se encuentren con un problema por las largas colas que se generan, también por el... el... la peligrosidad que... que ello supone. Además de que las barreras, cada dos por tres, por lo visto, deben estar rotas. Los vecinos de Babilafuente llevan más de quince años a la espera de que ADIF les dé una... una solución a este problema y que parece que no llega.

Atendiendo al Real Decreto que ya he mencionado, este paso a nivel es susceptible de ser suprimido, ya que cumple las condiciones de las que habla el propio Real Decreto, aunque es verdad que no es obligatorio, pero, con el problema que supone, debería ser suprimido. Y quien debe acometer esta obra es ADIF, financiándola al 100 %. Y para ello, el Gobierno del señor Sánchez cuenta con fondos europeos -como se ha dicho anteriormente- para acometer este tipo de actuaciones ferroviarias. Por tanto, creemos que es el Estado el que debe promover la actuación



y costearla al 100 %, aunque con el ministro del “no soterramiento” parece muy difícil que vaya a mover un dedo, por no decir imposible. Así que muchas gracias.

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

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

#### EL SEÑOR PABLOS ROMO:

Gracias, señor presidente. Buenos días, señorías. Nosotros nos parece bien esta iniciativa. Nos parece bien que se intente suprimir cuanto antes el paso a nivel de Babilafuente en la carretera SA-810. Porque se ha dicho que es un paso a nivel urbano, pero no es una cuestión cierta, es un paso a nivel que está en el límite de lo que es el casco urbano de Babilafuente: a uno de los dos lados del paso a nivel no hay viviendas. Por lo tanto, lo que estamos hablando es de una carretera que comunica Encinas de Abajo con Cantalapiedra a través de la comarca de las Villas y que es verdad que tiene un porcentaje de tráfico pesado que no es escandaloso, pero sí es elevado.

Ha dado unos datos: se estima en 1.500... Yo desconozco quién los estima. Los datos oficiales de la Junta es que esa carretera tiene un tráfico diario de 1.062 vehículos, de los que el 9 % es pesado, algo menos de 100 vehículos al día. Pero es verdad que la permanencia de este paso a nivel no es algo deseable para los vecinos de la zona y por eso vamos a hacerlo, no sin antes dejar claro que es el actual Gobierno de España el que más se ha comprometido con la eliminación de pasos a nivel en la provincia de Salamanca o en otras provincias.

Usted ha hecho referencia a los de Gomecello, que fueron eliminados en el año dos mil veintiuno, y esos no fueron gratis. Son pasos a nivel urbanos que, además, tuvieron una variante de la carretera que costaron más de 5,7 millones de euros.

Y no sé si este ya ha finalizado, pero también se licitó a finales del año dos mil veintiuno –es una obra también complicada–, en la misma vía, que es la línea entre Salamanca y Medina del Campo, en Valladolid, el de Carpio. Si eso es así, tendríamos entera esta línea ya sin un solo paso a nivel.

Porque quiero que seamos conscientes que es difícil de entender que existan vías de ferrocarril electrificadas con... tanto trenes que pueden ir a velocidades superiores a los 200 kilómetros por hora –que son las que hay– y que existan pasos a nivel. A quien no se le ocurrió es al Gobierno previo al actual. Y, por tanto, aunque algunos vengan a exigir mucho, lo que tenían que haber hecho en ese caso es haber, primero, eliminado los pasos a nivel antes de poner en funcionamiento la vía electrificada.

Y quiero hacer dos referencias, porque usted ha hecho como argumento desgracias. Me parece que eso siempre pues tiene que tener un componente histórico. El primero de lo que voy a plantearle es la satisfacción del Grupo Socialista por que el autor del libro al que se ha referido, en una desgracia terrible que ocurrió hace pues casi cincuenta años en la comarca del Campo Charro, es el actual alcalde socialista de La Fuente de San Esteban. Y lo segundo –y a veces hay circunstancias que no debe permitirse justificar todo–, la siguiente desgracia, terrible: la pérdida de 6 jóvenes



no ocurrió en ninguna carretera, ocurrió en un camino, porque los jóvenes decidieron utilizar eso para volver a su casa después de una noche –que fue una cuestión absolutamente terrible para las familias–; pero no es un paso a nivel que esté en vías de poder ser eliminado. Para que seamos conscientes todos de lo que estamos hablando.

Junto con esto, nuestro grupo va a votar a favor. Nos parecería, además, que lo razonable es que ustedes hubiesen unificado la petición en un solo punto del orden del día porque corremos el riesgo de que quienes gobiernan –que tienen siempre la manga ancha para unos y estrecha para otros– les planteen la necesidad de hacer una votación por separado porque determinen que es razonable que se pida al Gobierno de España y no a la Junta. Y a nosotros nos parece razonable que se pida a la Junta porque no es una cuestión sencilla el ámbito competencial, dado que es una carretera autonómica y no es un paso a nivel urbano. Y por eso, parece razonable que en el punto en el que estamos hablando sean las dos Administraciones las que se le exija a la vez.

En cualquier caso, traslade lo que traslade, nuestro grupo va a votar a favor tanto de exigir al Gobierno de España, dentro de sus competencias, como a la Junta de Castilla y León, dentro de las suyas, que este paso a nivel sea eliminado cuanto antes.

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

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

#### EL SEÑOR GAVILANES FERNÁNDEZ-LLAMAZARES:

Pues, muchas gracias, presidente, y buenos días de nuevo, señorías. Desde el Partido Popular somos conscientes de la peligrosidad que puede suponer estos pasos a nivel y de la problemática que genera. De hecho, usted nos trae en esta proposición no de ley dos puntos en concreto, que es instar al Gobierno de España para que acometa esa eliminación de ese paso a nivel, así como ese convenio –siempre que fuera posible– con ADIF por parte de la Junta de Castilla y León para impulsar esta... este proyecto de eliminación del paso a nivel.

Mire, lo ha dicho el portavoz del Partido Socialista, aquí existe también problemas competenciales. Y fíjese, para ello hay que acudir a un Real Decreto (jurídicamente), que es el 929/2020, de 27 de octubre, y en concreto al Artículo 54, en lo que respecta a la supresión de los pasos a nivel; y en ese artículo se dice que “en ningún caso podrán establecer circulaciones ferroviarias a velocidad igual o superior a 160 kilómetros por hora por tramos en los que existan pasos a nivel”. También, en su punto 2, dice que se deberán suprimir los pasos a nivel cuando se realicen las siguientes actuaciones –y establece una serie de actuaciones en concreto–: duplicación de una vía única existente, mejora de una línea existente o un incremento de la funcionalidad de una línea ferroviaria que suponga que el producto de la intensidad media diaria de vehículos en la carretera con unas fórmulas en concreto, que vienen en este artículo. Por lo tanto, por lo tanto, teniendo en cuenta este artículo, se trataría de un paso a nivel que es susceptible de ser suprimido, pero no es obligatorio (como consecuencia de este real decreto), ya que ni se duplica la carretera ni existe una mejora o incremento de funcionalidad de la línea férrea.



Y después, por lo que respecta a la supresión, ¿quién... a quién le corresponde suprimir el paso a nivel? Pues ahí tenemos el Artículo 55 de ese real decreto, y en ese Artículo 55 se dice que, en los casos previstos en el apartado 1 y 2 del Artículo 54, la supresión o reordenación de pasos a nivel será a cargo de los administradores de infraestructuras; y aparte, también existe en ese mismo artículo, en el punto 2.b), que es por cuenta de los administradores de infraestructuras (es decir, del Gobierno, de RENFE...) si el factor T (que el factor T es el correspondiente a la circulación diaria de trenes) es igual o superior a 6. Y en este caso concreto, mire, el paso a nivel de Babilafuente se aprecia que tanto las circulaciones ferroviarias como el tráfico de carretera superan esos valores establecidos en el punto: 6 –que hace referencia ese artículo– en el caso de la circulación diaria de trenes, y de 250 –es superior– en el caso del tráfico de vehículos, esa intensidad media de vehículos diarios, que es muy elevada. Por lo tanto, entendemos que la competencia está clara, que es del Gobierno de España.

Babilafuente es un paso a nivel, además, que tiene la protección tipo A3, es decir, cuenta con doble semibarrera automática, señalización horizontal, señalización vertical, señales acústicas y señales luminosas. Por lo tanto, se trata de un paso a nivel que está totalmente protegido, ¿vale? Porque es un nivel A3. Y lo que sí que tenemos que decir es que, en la actualidad, claro, el Gobierno de España, además, cuenta con esos fondos europeos –esos fondos que dice el Partido Socialista que son de Pedro Sánchez–; pues esos fondos europeos, para acometer este tipo, además, de actuaciones ferroviarias, y esto es una razón de peso para que, realmente –como dice la proposición no de ley presentada por la Unión del Pueblo Leonés–, sea la de instar al Gobierno de España para que acometa esa ejecución y que lo costee además al 100 %, teniendo en cuenta esos fondos europeos que existen.

Por lo tanto, resulta procedente que sea ADIF, de cara a ese convenio –que ahora le vamos a proponer una enmienda en el punto número 2, señora Gallego–, que sea ADIF quien acometa la actuación financiándola al 100 %, con independencia de que actualmente se estén entablando negociaciones por parte de la Junta con ADIF para abordar la actuación de los pasos a nivel.

Por lo tanto, teniendo en cuenta esta... estas conversaciones existentes, en el punto número 2, nosotros le vamos a formular una enmienda, que dice –que es prácticamente idéntica–, pero dice lo siguiente: “Que las Cortes de Castilla y León insten a la Junta de Castilla y León a impulsar la firma de un convenio con ADIF, en el caso de que fuera necesario, para poder ejecutar el proyecto que permita la eliminación del paso a nivel de Babilafuente y de otros pasos a nivel similares (añadimos esto), con el fin de determinar los compromisos de cada una de las partes en dicho convenio”. Ese sería, para estar más completo el punto, la enmienda que nosotros le... le formulamos y que... esperemos que acepte. En caso contrario, solicitaríamos una votación por separado. Nada más y gracias.

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

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

**LA SEÑORA GALLEGO GONZÁLEZ:**

Gracias, presidente, de nuevo. Bien. Agradecer a todos el entender que... que es una cuestión de seguridad, es una cuestión de evolucionar, es una cuestión de... de suprimir aquello que ha generado tanto dolor y tanto drama en... en una... en un municipio y en una comarca en su conjunto.

Por ir analizando un poco más cada una de las cuestiones que me han planteado, pues, bueno, pues al señor Pascual, efectivamente, decirle que... que aquí estamos acostumbrados a un partido de... de tenis o no sé exactamente qué es. Es decir, según, bueno, pues vengan a favor o en contra, pues se dice sí o se dice no. Y que pues espero que ahora todos, los que gobiernan y los que no gobiernan, pues entiendan pues que los ciudadanos están muchas veces sujetos a problemas en los que no puede ser esa la razón que les... que les vincula. Es decir, tiene que buscarse solución de futuro, independientemente de que gobierne un partido en una Administración o en otra. Y que nosotros también hemos sufrido esas consecuencias de según gobernara el Partido Popular o el Partido Socialista a la defensa que hacían de... de las líneas de ferrocarril y... y cómo los discursos han ido variando a lo largo del tiempo: la Ruta de la Plata es una de los ejemplos básicos en los que ahora la pancarta se coge y antes pues no... no se sabía del problema. Entonces, si en este punto podemos llegar todos a un acuerdo, mejor. Es decir, tanto los que gobiernan aquí como los que no gobiernan en otros sitios.

Por lo tanto, voy a intentar explicar que... que nosotros, independientemente de... independientemente y justificando en la normativa existente, pues es verdad que hay otra serie de... de medidas que buscan esa seguridad. Es verdad que... que, en el caso que nos trae hoy aquí esta proposición no de ley, se hablaba de si soterrar sí, si no soterrar; se hablaba de una circunvalación que planteaban, incluso, pues los responsables de... de los ayuntamientos en busca a una solución efectiva que eliminara pues ese... ese paso de... ese paso existente. Porque, aunque tenga barreras, sigue siendo un obstáculo para la seguridad, como además se pone o se denuncia por parte de los vecinos: que no siempre funciona bien, que genera problemas porque, bueno, pues se cierran las barreras cuando no pasa el tren o a la inversa; y entonces también se denuncia pues esa falta de seguridad que hasta ahora pues es la que... la que están sufriendo y que genera colas interminables, con el perjuicio que supone para una vida normal y habiendo además una planta de bioetanol, que hace necesario pues la circulación de... de camiones pesados.

Conforme a la normativa que me dicen, pues claro, podemos estar de acuerdo en que es ADIF el... el competente, si... si es la cuestión de competencias la que... la que daría lugar a que fuera la Junta o que fuera el Estado en base a la normativa que se ha relatado.

Yo entiendo que... que, si bien nuestra propuesta estaba... estaba centrada en el problema que traíamos hoy aquí de Babilafuente, sería deseable que, si hay más supuestos, efectivamente se abordaran. Con lo cual, razonable esa ampliación, y, además, la aceptamos en base a... a la búsqueda de la solución.

Con respecto a los compromisos que usted me plantea de que el convenio venga a determinar el porcentaje del compromiso de cada una de las partes: y eso sería lo deseable, ¿no?, que cada uno asumiera su responsabilidad, que pusiera en su caso lo que le compete en base a la normativa y que se firmara el convenio para



dar una solución. Por lo tanto, creo que los fondos europeos deben de ser utilizados, si los hay, para buscar soluciones.

En este caso, hablamos de un problema de supresión de un paso a nivel en el que hay otras medidas que propone ADIF (pues de sensores, de cámaras y de otros mecanismos), pero nosotros nos centramos en la supresión del paso a nivel.

Creemos que es la... la medida correcta: se ha planteado desde hace mucho tiempo esa... esa necesidad por parte de los vecinos, de los municipios indicados, de la comarca en su conjunto. Y que yo la voy a aceptar porque creo que... que todo lo que sea que, aparte de lo que nosotros planteamos, mejore otros municipios o dé solución a otros problemas que pudieran generarse, la solución a través de esta vía pues sería fenomenal. Así que aceptamos la... la enmienda y... y sería pues, el punto primero -entiendo yo que quedaría igual-: "Que las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a instar al Gobierno central a que acometa a la mayor brevedad posible la supresión del paso a nivel de Babilafuente, en la línea férrea Salamanca-Ávila, iniciando los trámites para su ejecución en el presente año dos mil veinticuatro".

Y que en el punto segundo sería: "Que las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a impulsar la firma de un convenio con ADIF, en el caso de que fuese necesario, para poder ejecutar el proyecto que permita la eliminación del paso a nivel de Babilafuente y de otros... de otros municipios que estén en la misma situación, con el fin de determinar el compromiso de cada una de las partes en la línea férrea Salamanca-Ávila". (¿Es así? Sí). El... el... entiendo yo que el... el concepto es darle mayor amplitud para que dé solución a todos aquellos supuestos que se encuentren en lo... en lo que nosotros recogíamos con esta proposición no de ley. Muchas gracias.

## Votación PNL/000782

### EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Señora Gallego, si entiendo bien, al aceptar la... la enmienda presentada, no hay votación por separado de los puntos. Muchas gracias.

Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley. ¿Votos a favor? Dieciocho. No hay votos en contra. No hay abstenciones. Por lo tanto, el resultado de la votación: son dieciocho votos emitidos, dieciocho votos a favor. En consecuencia, queda aprobada la proposición no de ley debatida.

Por parte del señor secretario se da lectura al cuarto punto del orden del día.

## PNL/000800

### EL SECRETARIO (SEÑOR PABLOS ROMO):

Cuarto punto del orden del día: **Proposición no de ley, PNL/000800, presentada por los Procuradores don Luis Briones Martínez, doña Virginia Jiménez Campano, doña Noelia Frutos Rubio, don Jesús Puente Alcaraz y doña Laura Pelegrina Cortijo, instando a la Junta de Castilla y León a conceder una ayuda**





de 50.000 euros para mejorar y solucionar el arreglo del vial de acceso que va desde el municipio de Fresnillo de las Dueñas (Burgos) al polígono industrial, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 244, de ocho de febrero de dos mil veinticuatro.

#### 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 Luis Briones Martínez por un tiempo máximo de diez minutos.

#### EL SEÑOR BRIONES MARTÍNEZ:

Muchas gracias, señor presidente. Buenos días, señorías. Esta proposición no de ley tiene por objeto el arreglo de un vial (carretera) de acceso al polígono industrial de la localidad de Fresnillo de las Dueñas. Para centrar un poquito la cuestión, a los que no conozcan Fresnillo, es uno de los pueblos de la provincia de Burgos que más población ha ganado en los últimos veinte años, pasando de los 300 habitantes, aproximadamente, con que contaba en el año dos mil uno a los cerca de 700 habitantes que cuenta en la actualidad. Localidad que se encuentra dentro del alfoz de la villa de Aranda de Duero de la que apenas distan unos 6-7 kilómetros por carretera.

Una de las causas fundamentales por las que ha ganado población es la presencia de varias empresas afincadas en los últimos años, siendo, por tanto, uno de los grandes activos del municipio, cuantificándose la actividad de estas empresas en la generación de más de 270 puestos de trabajo. Si bien, a la vez, ha supuesto la necesidad de que el Ayuntamiento tenga que hacer frente a nuevas infraestructuras y mejorar las existentes debido al uso intenso que se hace de ellas y al consiguiente deterioro (sobre todo si por ellas circula tráfico pesado, como es el caso que frecuentemente ocurre en esta localidad).

Es verdad que esta localidad antes soportaba incluso el tráfico de la A-11 y ahora, con el desvío, una vez que se ejecutó esa parte de la circunvalación, ya no pasa por allí, pero, evidentemente, tiene serios problemas en cuanto al tránsito de tráfico pesado.

Y voy a hacer una mención a lo que establece nuestro Estatuto de Autonomía, fundamentalmente para motivar la... lo que es la necesidad de que se cumplan alguno de sus preceptos. Así, el Artículo 16 habla fundamentalmente de los principios rectores de las políticas públicas, en el sentido de que los poderes públicos de Castilla y León deben orientar sus actuaciones de acuerdo con los principios rectores que establece la Constitución y el presente Estatuto. En el ejercicio de sus competencias, la Junta de Castilla y León debe promover y adoptar las medidas necesarias para garantizar veintiséis principios rectores, de los que voy a hacer mención solamente a algunos que pueden derivarse de la presentación de esta solicitud.

Así, el Artículo 16.9 habla de la lucha contra la despoblación, articulando las medidas de carácter institucional, económico, industrial y social que sean necesarias para fijar, integrar, incrementar y atraer población.



El Artículo 16.2 habla del crecimiento económico sostenible, orientado a la cohesión social y territorial y a la potenciación y aprovechamiento pleno de los recursos de la Comunidad para mejorar la calidad de vida de los castellanos y leoneses.

El Artículo 16.3 habla de la creación de empleo estable y de calidad, la garantía de la seguridad y salud laboral de los trabajadores, así como de su formación permanente.

El Artículo 16.5 habla del desarrollo de todas las formas de actividad empresarial, con especial atención a la pequeña y mediana empresa y a los emprendedores autónomos y al fomento de las iniciativas de economía social, especialmente el cooperativismo y su promoción.

El Artículo 16.8 habla del ejercicio efectivo del derecho de los ciudadanos de Castilla y León a vivir y trabajar en su propia tierra, creando las condiciones que favorezcan el retorno de quienes viven en el exterior y su reagrupación familiar.

El Artículo 16.10 habla de la modernización y desarrollo integral de las zonas rurales de Castilla y León, dotándolas de infraestructuras y servicios públicos suficientes.

El Artículo 16.11 habla del apoyo a los sectores agrícola, ganadero y agroalimentario de la Comunidad mediante el desarrollo tecnológico y biotecnológico, con el fin de mejorar la competitividad de los mismos.

El Artículo 16.15 habla de la garantía efectiva del derecho de todos los castellanos y leoneses a vivir en un medio ambiente ecológicamente equilibrado y saludable, impulsando la compatibilidad entre la actividad económica y la calidad ambiental con el fin de contribuir a un desarrollo sostenible.

Y el último de los preceptos a los que voy a hacer referencia es el Artículo 16.21: habla de la plena incorporación de Castilla y León a la sociedad del conocimiento, velando por el desarrollo equilibrado de las infraestructuras en todo su territorio y garantizando la igualdad de oportunidades en todas... de todas las personas en el acceso a la formación y al uso de las tecnologías de la información y la comunicación.

Señorías, todos estos principios rectores a los que he hecho referencia sirven para que el Ayuntamiento de la citada localidad (de Fresnillo de las Dueñas), que no puede hacer frente por sí solo a estas mejoras solicitadas, dado fundamentalmente su precario presupuesto municipal, solicite -y, por tanto, está avocada a solicitar- la ayuda de la Junta de Castilla y León. Estamos hablando, por tanto, de un vial importante, que conecta la localidad de Fresnillo de las Dueñas con su propio polígono industrial, que atraviesa... que atraviesa la localidad.

Teniendo en cuenta las condiciones de seguridad tanto de vehículos (coches y camiones pesados) en su acceso al polígono como de viandantes que usan el mismo, a las condiciones del uso propio -como hemos puesto de manifiesto anteriormente-, se encuentra absolutamente deteriorado.

Este vial tiene una longitud, desde el límite de suelo urbano, de 728 metros aproximadamente, un ancho de 4,80 metros, siendo el único acceso posible a la zona industrial que se ubica al noroeste del municipio, y discurre, desde el núcleo urbano hasta el polígono industrial, entre la margen del río Duero y terrenos de cultivo a lo largo de la denominada vereda del canal.



El estado actual del vial es muy deficiente en cuanto anchura, estado de la calzada y su visibilidad, lo que se ve agravado por el intenso tráfico de vehículos pesados y, a la vez, teniendo en cuenta que es utilizado por muchos viandantes a pie o en bicicleta, al ser considerada y... en el propio municipio zona de paseo, y que, además -como digo-, cruza el pueblo de un lado al otro.

Dentro del polígono industrial hay algunas empresas muy representativas de la zona. Hay por lo menos entre 10 y 12 empresas, yo voy a hacer referencia solamente a 4 muy importantes, por ejemplo: BLASGON, es una de las empresas referentes en la... en la Ribera del Duero, fundamentalmente -también en... también en Burgos- se dedica a la construcción de carreteras, autopistas y alquiler de maquinaria; IBP, en soluciones constructivas optimizadas en prefabricado del hormigón en edificación, obra civil y sector agrícola-ganadero; Transportes Revilla, que es una empresa importante de transportes; y Hornos A. Castilla. Bueno, un largo etcétera, podíamos hablar fundamentalmente por lo menos otras 7-8.

Creo que ha quedado claramente esgrimido, relatado, y consideramos que la Junta no debe y no puede quedarse al margen de prestar ayudas a municipios que sí que están demostrando una lucha efectiva contra la despoblación del medio rural, y debe apoyar a aquellos ayuntamientos que necesitan estas ayudas para mejorar algunas infraestructu... infraestructuras -perdón-, como este vial de acceso al polígono industrial, para evitar, fundamentalmente, que alguna de ellas puedan abandonar la localidad por falta de adecuadas infraestructuras, que, según la estimación de la Memoria valorada, solicitada a tal efecto y que ya obra... -esta Memoria- obra en las Cortes... -perdón- en los departamentos fundamentales de las Consejerías... de dos Consejerías, habla de un... porque la Memoria valorada habla de la cantidad de 54.640 euros. Nosotros consideramos que tiene que ser, fundamentalmente, esta Consejería de Movilidad y Transformación Digital la que tiene que pronunciarse sobre la misma.

Y ya, solamente, formulo la propuesta de resolución: "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a conceder una ayuda de 50.000 euros para mejorar y solucionar el arreglo del vial de acceso que va desde el municipio de Fresnillo de las Dueñas al polígono industrial del mismo municipio". Muchas gracias.

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

Muchas gracias, señor Briones. 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 usted mismo ha mencionado que, efectivamente, tenemos en nuestra Comunidad el grave problema de la despoblación y de cómo solucionar la sangría poblacional que sufre nuestra Comunidad. Y hoy, afortunadamente, nos trae una proposición no de ley con el caso de una localidad que, lejos de menguar, crece; y, por lo que ha comentado, pues tiene perspectivas de futuro halagüeñas. Está claro que ese incremento poblacional trae consigo pues nuevas necesidades en cuanto a infraestructuras y tanto para los vecinos como para las empresas que... de las que ha comentado usted.



Yo creo que la Junta de Castilla y León, que se... se vanagloria de ser gran defensora de nuestros pueblos, pues no se puede quedar al margen y debe ayudar a que ese crecimiento en Fresnillo de las Dueñas siga siendo constante. Por lo que creo que debe facilitar que los pueblos (ya no solo Fresnillo, sino los pueblos) pues progresen y que la gente tenga oportunidades en su tierra.

Creo que plantear una ayuda para arreglar ese vial de acceso es de sentido común, por lo que, sin más, 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 Gómez.

#### LA SEÑORA GALLEGO GONZÁLEZ:

Gracias, presidente, de nuevo. Pues, en esta proposición no de ley, que se solicita el arreglo de un vial para un municipio pequeño que era... era -y eso es lo... la... la suerte de... de poder decirlo- hace veinte años de 300 habitantes y que ahora (veinte años después) son 700, pues yo creo que... que da lugar a que hay una esperanza si se hacen bien las cosas, que es apostar por el mundo rural a través de políticas públicas, a través de incentivos, a través de lo que hoy se trae aquí, ¿no?, que es infraestructuras también de calidad, en las que la parte que a ellos les correspondía en Fresnillo era pues buscar soluciones, como incentivar a que empresas importantes se instalaran en su municipio; lo hicieron.

Y entonces eso ha dado lugar a que haya crecido la población -entiendo yo que ha habido familias jóvenes que se han asentado- y que todo el círculo económico tanto del municipio como de la comarca se ha visto muy favorecido y con un objetivo, pues, logrado, ¿no? que es mantener pues no solamente a las personas que seguramente vivían allí, sino también su entorno familiar, su círculo familiar, su... bueno, sus lazos, que... que muchas veces se... bueno, se pierden por... por esa imposibilidad de seguir manteniendo tu vida en tu... en tu municipio y que, en los pueblos, cuando hay trabajo, cuando hay una actividad económica, permite vivir y vivir muy bien.

Pero está la otra parte, es decir, la de las infraestructuras y el abandono que se produce por parte de las Administraciones superiores y que tantas veces denunciábamos aquellos que vivimos en el mundo rural.

En este ejemplo que... o esta proposición no de ley que trae hoy el Partido Socialista, pues entiendo que la inversión es francamente factible a través de las vías, a través de los mecanismos, a través de las subvenciones, a través de los planes... No sé exactamente cuál sería la vía necesaria para darle esa realidad, pero solventaría un problema que, efectivamente, ponen sobre la mesa siempre las empresas, que son buenos accesos de comunicación para sacar su mercancía para que los costes empresariales tampoco se vean repercutidos, o bien, en su caso, para que sean competitivas igual que si se pusieran en cualquier otro polígono industrial de una gran ciudad, que tendría una serie de ventajas que, en este caso, están limitadas por ser municipios pequeños.



Un vial que –como bien se ha expuesto– es de 4,80 metros; una... una longitud de 728 metros; un acceso que permite tanto a los vehículos del polígono como vian-dantes como... bueno, pues dar una... una solución a lo que es este mundo rural y a las necesidades que... que ello... que ello supone que tienen que tener cubiertas.

Poco más que decir, porque parece tan evidente, que no sé, no hay más que buscar. O estamos a favor del mundo rural con políticas claras que tengan lugar una consignación presupuestaria o lo demás son brindis al sol, teorías. Bueno, lo que antes hablábamos, ¿no?, que nos gusta pedir a aquellos en los que no somos pues parte implicada, pero cuando nos toca...

Y ahora vamos a ver si el Partido Popular y Vox pues realmente mantienen esa defensa del mundo rural y dan las infraestructuras necesarias para que la gente pueda vivir con una calidad y las empresas puedan asentarse en igualdad de condiciones, siendo competitivas también cuando van a esos polígonos indus-triales del mundo rural, o si, por el contrario, bueno, pues hay esa misma excusa siempre de que no hay recursos y que sí que apoyan el mundo rural, pero mejor que busquen soluciones los pueblos pequeños para seguir viviendo y seguir mante-niendo la calidad de vida.

Así que nuestro apoyo por parte de la Unión del Pueblo Leonés es claro y decidido a esta proposición y a todas aquellas que giren en la misma línea y con la misma filosofía. 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. Señorías, está muy bien que traigan iniciativas que intenten mejorar la red de carreteras de esta región, pero hay que saber qué se lleva y dónde. Claro que, si cuela...

El vial que da acceso desde Fresnillo de las Dueñas a su zona industrial es un vial municipal, prolongación de la calle Aceña, mediante la cual se une con la carre-tera Nacional 122. Por lo tanto, dentro de los distintos tipos de carreteras que hay, esta en concreto corresponde a carreteras locales de la red municipal y no a la red de carreteras autonómicas; y lo que ustedes piden no corresponde a esta Consejería.

Y entendemos que el presupuesto de un municipio de menos de 700 habitan-tes es reducido y que se busquen subvenciones en otras Administraciones, pero en esta... no en esta Consejería, que no es la competente.

¿Se imaginan que todos los alcaldes de Castilla y León hicieran lo mismo con sus vías municipales? Es verdad que usted lo ha justificado muy bien y el intento está muy bien y estamos de acuerdo en que... en la lucha contra la despoblación, pero es que cada Administración es competente y responsable de... de lo suyo. Así que no le puedo decir más. Gracias.

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

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

**EL SEÑOR GAVILANES FERNÁNDEZ-LLAMAZARES:**

Sí. Muchas gracias, presidente. Buenos días de nuevo. Pues, efectivamente, señor Briones, trae usted una proposición no de ley para un vial que es titularidad municipal. Por lo tanto, es el propio Ayuntamiento quien tiene que nutrirse de los recursos para poder realizar ese vial. Usted lo trae aquí, a la Consejería de Movilidad, la cual no es competente.

Pero, realmente, como dice usted en la exposición previa a esta proposición no de ley, es un municipio que se ha incrementado la población (de 300 creo que a unos 700 habitantes) y que hay numerosas empresas; por lo tanto, las empresas también tienen que aportar esos... esos impuestos al propio municipio. Ese incremento de gente, efectivamente, tiene que estar previsto para que sea el propio municipio a través de sus presupuestos los que puedan realizar ese... ese vial.

En el caso de que no tenga capacidad económica suficiente, existen otras Administraciones, como pueden ser las Diputaciones. No sabe... no sabemos si lo han solicitado a esos planes provinciales, si la Diputación les ha dicho que no. Pero existen otras Administraciones que no sea la Junta de Castilla y León. ¿Por qué? Porque, si la Junta de Castilla y León abonara ahora estos 50.000 euros que usted nos está reclamando, supone un agravio en relación a otros muchos municipios que igualmente podrían estar solicitando, en... dentro de sus... de las competencias municipales, ayudas a la Junta de Castilla y León. Y, por lo tanto, supondría ese agravio comparativo e incluso no habría presupuesto que aguantara todas las solicitudes que se pudieran llegar de los distintos alcaldes de los municipios para abordar competencias exclusivas de esa entidad. Por lo tanto, no se puede... no se puede ayudar, o sea, no se puede conceder esta subvención, que usted solicita, por estos motivos.

No quiere decir ello que la Junta de Castilla y León no esté implicada en la... en la despoblación. Porque para ello, y, además, se ha demostrado claramente cuáles son las medidas que se están adoptando por parte de la Junta de Castilla y León en materia de despoblación, como es ese transporte a la demanda, como es las ayudas a la vivienda y, sobre todo, cuando se compra en el mundo rural, a gente joven para ayudar con esas viviendas, la bajada de impuestos en el IRPF... Por lo tanto, las medidas que adopta la Junta de Castilla y León van, muchísimas, encaminadas, precisamente, a ese asentamiento de población en el mundo rural.

Por ello, no podemos aceptar, lógicamente, esta solicitud que se plantea por parte del Grupo Socialista.

**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 Luis Briones Martínez.

**EL SEÑOR BRIONES MARTÍNEZ:**

Bien. Gracias, presidente. Bueno, pues estamos en lo esperado. En primer lugar, quiero agradecer al señor Pascual Muñoz el apoyo favorable. Es verdad que nosotros buscamos aquellos lugares donde la sangría poblacional, en algunos casos en positivo y otros en negativo, han hecho efecto. En este caso, evidentemente, fue... es al revés, es un... Fresnillo de las Dueñas es un ejemplo a seguir. Es un lugar magnífico para vivir, para trabajar... pero, claro, no se les puede dejar siempre solos.

Estamos viendo, fundamentalmente, cómo la Administración, en este caso la Comunidad Autónoma, no está participando del desarrollo futuro de infraestructuras necesarias precisamente para llegar a buen fin algunas... algunas de las, en este caso, de los proyectos que necesitan. Sí se han solicitado, evidentemente, porque... porque no tienen el dinero suficiente para acometerlo.

Hay una... había otra solución -que luego plantearé-, pero que también se negó en su momento la Junta de Castilla y León: un vial de acceso a la carretera. Se negó en su momento. Seguramente lo volveremos a... lo volveremos a traer. Precisamente, cuando formaba parte la carretera, era... salía a la... lo que era la A-11, pero ahora, como esa carretera ya no es... Me refiero, como ya la A-11, en ese caso, está circunvalada, habrá que plantearlo también.

Por lo tanto, la... el éxito es el trabajo, trabajo y trabajo que desarrollan los alcaldes. En este caso, el alcalde (Gustavo), es una persona que lleva casi veinte años al frente del Ayuntamiento y es una persona que sabe lo que quiere hacer y, en este sentido, contesto también a la señora Gallego agradeciéndole fundamentalmente el... el apoyo.

Mire, allí no solamente hay empresas. Se han hecho viviendas de promoción pública y privada. Promociones. Porque esa es la clave fundamentalmente del éxito. Hay actividad económica importante como lo hay en algunos de los pueblos a los que se les ha ayudado, señor... -y ya voy contestando- señor Gavilanes, desde aquí: Castrillo de la Vega, Fuentespina, y, en este caso, Fresnillo. Todos los... en el alfoz de Aranda que son los que han crecido un poquito más. Este es... es el que más ha crecido.

Es fácil lo que ha dicho la... la portavoz de Vox: echamos balones fuera, esto no toca aquí. Yo tengo aquí la experiencia de haber traído una iniciativa a tres Comisiones diferentes y ninguna... en ninguna tocaba. Digo: ¿Pues dónde toca? Si los letrados... si los letrados consideran que no es... No es la primera vez que rechazan una iniciativa y la envían a otro lugar, a otra, en este caso, a otra Comisión. Por lo tanto, no nos sirve eso. Evidentemente, ustedes tienen instrucciones de no aceptar, fundamentalmente, lo que es aprobar una iniciativa de este tipo y se acabó. Pero fíjese, qué duro es: un... 14.562 millones de euros; 50.000 euros, que es lo que se pide para seguir avanzando en algunas de las... de las infraestructuras. Nos parece, desde luego, un craso error.

Y lo mismo hace pues el señor Gavilanes... Gavilanes -perdón-, el portavoz del Partido Popular: echar balones fuera. Es muy fácil echar balones fuera: "Ah, no toca", "no es competente" y el "cometeríamos un agravio". Pues mire, le voy a hablar de agravios a usted: 66 ayuntamientos.



Y le voy a poner un ejemplo: acondicionamiento travesía carretera de un determinado lugar. Subvención: 30.000 euros. Control: ninguno. Modo: arbitrario, a dedo. *[El orador muestra un documento]*. Así hasta 62, hasta 62, hasta 62. Y aquí entran de todo, fíjese, entran de todo tipo, porque desde reformas, pavimentaciones, accesibilidades... hasta compras de barredoras. En fin, no me... no me hablen de estas cosas. No me hablen.

Estamos hablando de 3,3 millones de euros que se han dado a dedo. A dedo, es decir, por la puerta de atrás: sin concurrencia pública, sin... sin oferta de ningún tipo, sin propuesta. Nadie a razonar. Solamente llamando a través del delegado territorial como se gestionan estas cosas. Contrastado.

Y por... ¿cómo lo tengo contrastado? Pues, fíjese usted, se ha dado la casualidad que en algunos ayuntamientos el secretario tiene ayuntamientos del PP y del PSOE, el mismo secretario. Craso error, que el delegado territorial no sabía que el mismo secretario era del ayuntamiento del PP y llama para un ayuntamiento del Partido Popular para que pidan la subvención y la ayuda. Que a usted... Esto está contrastado. Esto saldrá y lo verán. Pero lo saben... lo sabe perfectamente el director general de Administración Local. ¿Cómo es posible esto? Y ustedes tengan la cara dura de decir que esto sería un agravio. ¿Pero qué agravio es este? Esto sí que es un agravio. El agravio es regalar dinero por la puerta de atrás cuando no sabemos si se necesita. Yo supongo que sí. Pero como se ha dicho que, prácticamente con estos presupuestos, se va a cubrir todo las necesidades que tiene Castilla y León, pues bueno, por eso venimos aquí a intentar mejorar algunos aspectos y algunas necesidades que tiene este pueblo.

Pero es que yo tengo aquí los informes de las necesidades de mejoras del vial de acceso al polígono industrial, y algún procurador aquí lo conoce. El propio presidente conoce la zona y sabe muy bien de lo que estamos hablando y seguramente habrá... habrá hablado hasta con el alcalde. Estoy convencido, y sabe que es una necesidad.

Yo le hablaba de una segunda opción, que no la voy a plantear evidentemente aquí, porque ya veo que la voy a plantear y me da lo mismo. Este vial, cuando el pueblo va creciendo, evidentemente, para pasar a la otra parte, a la zona del río, bueno, pues prácticamente, con trescientos habitantes no había lo que hay con setecientos o setecientos y pico, o los novecientos que hablan ahora mismo. Entonces, ¿qué crecen alrededor de esta senda que se convierte en vial? Un montón de viviendas: la senda se utiliza de paseo. Pero, claro, si tú dices que se acaba la senda, se acaba el vial, se acaban las empresas, las empresas se van de la localidad. Y, por lo tanto, ese es el gran problema que se plantea, sobre todo con una empresa como BLASGON, que es una de las grandes; y cuando le digo grandes, sabe usted que en Aranda hay empresas muy potentes y muy grandes, y es la... es un poquito la clave de todo eso.

La otra... el otro planteamiento, que tendré que ver si lo traigo o no, es... -yo lo planteé aquí en estas Cortes ya y se me dijo por parte de la Consejería (entonces de Fomento, que es la misma, ahora es Movilidad) que era sacar un... en vez de un vial, que es el que va por el... por el lado del río y que acomete todo el pueblo prácticamente, sacar directamente de la parte industrial otro vial a la A-11, a lo que era la carretera. Pero también se votó en contra. Dijo que no, que eso lo tenía que acometer al Ayuntamiento. Entonces, al final, bueno, pues nos quedamos en las mismas.





Yo creo que ustedes tienen que... tienen que hacérselo mirar, tienen que pensar que no todo aquello que solicita la Oposición para alguno de los pueblos... Yo solicito igualmente si hay un planteamiento de cualquier localidad. Este es del... un pueblo del Partido Socialista, pero Castrillo, por ejemplo, era del Partido Popular. Es que me daba igual. Si hay planteamientos, hay que hacerlos, y, si hay necesidades, hay que apoyarlas. Y, por eso, lo traigo aquí.

En cualquier caso -ya les digo-, seguiré intentándolo. Es verdad que para que aprueben aquí una... una iniciativa, pues no sé si por el principio de reza, reza y reza, porque otra cosa no nos queda. Así que, muchas gracias, pero, desde luego, nuevamente un desengaño y una decepción para los ayuntamientos a los que se les está diciendo continuamente que la Junta les apoya en todos los aspectos y vemos que la Junta no apoya fundamentalmente al mundo rural. Así que, muchas gracias.

### Votación PNL/000800

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

Se levanta la sesión siendo las doce y veintinueve. Muchas gracias.

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