



COMISIÓN DE MOVILIDAD Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL

PRESIDENCIA DON EMILIO JOSÉ BERZOSA PEÑA

Sesión celebrada el día 20 de marzo de 2024, en Valladolid

ORDEN DEL DÍA

1. Proposición no de ley, PNL/000731, 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 Hortezuela 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.
2. Proposición no de ley, PNL/000798, presentada por los Procuradores D. José Ignacio Martín Benito, Dña. Ana Sánchez Hernández, Dña. María Inmaculada García Rioja y Dña. Laura Pelegrina Cortijo, instando a la Junta de Castilla y León a que a lo largo de 2024 se realicen los estudios preceptivos con el fin de poder licitar las obras de la variante de Entrala (Zamora) en 2025, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 244, de 8 de febrero de 2024.
3. Proposición no de ley, PNL/000810, presentada por el Procurador D. Pedro José Pascual Muñoz, instando a la Junta de Castilla y León a incluir en el nuevo Plan de Carreteras 2023-2024 *[sic]* la variante de población Barromán, correspondiente a la carretera CL-605, y a que, durante el presente año 2024, se mejore la iluminación de esta travesía y se coloquen los reductores de velocidad que el correspondiente estudio previo determine como más idóneos, con el fin de mejorar ya la seguridad en la misma, 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 minutos.	14054
El presidente, Sr. Berzosa Peña, abre la sesión.	14054

**Primer punto del orden del día. PNL/000731.**

El secretario, Sr. Pablos Romo, da lectura al primer punto del orden del día.	14054
Intervención de la procuradora Sra. García Macarrón (Grupo UPL-SORIA ¡YA!) para presentar la proposición no de ley.	14054
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pascual Muñoz (Grupo Mixto).	14056
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Suárez Villagrà (Grupo VOX Castilla y León).	14057
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Pelegrina Cortijo (Grupo Socialista).	14058
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Gavilanes Fernández-Llamazares (Grupo Popular).	14059
Intervención de la procuradora Sra. García Macarrón (Grupo UPL-SORIA ¡YA!) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	14060
El presidente, Sr. Berzosa Peña, somete a votación, en los términos fijados por su proponente, la proposición no de ley número 731. Es rechazada.	14061

Segundo punto del orden del día. PNL/000798.

El secretario, Sr. Pablos Romo, da lectura al segundo punto del orden del día.	14061
Intervención del procurador Sr. Martín Benito (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	14062
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pascual Muñoz (Grupo Mixto).	14063
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Gallego González (Grupo UPL-SORIA ¡YA!).	14063
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Calvo Enríquez (Grupo VOX Castilla y León).	14064
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Coelho Luna (Grupo Popular).	14065
Intervención del procurador Sr. Martín Benito (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	14067
El presidente, Sr. Berzosa Peña, somete a votación, en los términos fijados por su proponente, la proposición no de ley número 798. Es rechazada.	14069

Tercer punto del orden del día. PNL/000810.

La letrada, Sra. Navarro Jiménez-Asenjo, da lectura al tercer punto del orden del día.	14069
--	-------



	<u>Páginas</u>
Intervención del procurador Sr. Pascual Muñoz (Grupo Mixto) para presentar la proposición no de ley.	14069
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Gallego González (UPL-SORIA ¡YA!).	14071
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Suárez Villagrà (Grupo VOX Castilla y León).	14072
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pablos Romo (Grupo Socialista).	14073
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Beltrán Martín (Grupo Popular).	14074
Intervención del procurador Sr. Pascual Muñoz (Grupo Mixto) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	14075
El presidente, Sr. Berzosa Peña, somete a votación, en los términos fijados por su proponente, la proposición no de ley número 810. Es rechazada.	14076
El presidente, Sr. Berzosa Peña, levanta la sesión.	14076
Se levanta la sesión a las once horas cuarenta y cinco minutos.	14076



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

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Buenos días, señorías. Vamos a dar comienzo a la Comisión de Movilidad y Transformación Digital del día veinte de marzo de dos mil veinticuatro. Se abre la sesión. ¿Algún grupo parlamentario tiene que comunicar alguna sustitución? Veo que no.

Por lo tanto, por el señor secretario se dará la lectura al primer punto del orden del día.

PNL/000731

EL SECRETARIO (SEÑOR PABLOS ROMO):

Gracias, señor presidente. Primer punto del orden del día: **Proposición no de ley número 731, 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 de proyecto de ejecución de la variante de la carretera CL-116 por el municipio de Hortezueta y 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, 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, doña Leila Vanessa García Macarrón, por un tiempo máximo de diez minutos.

LA SEÑORA GARCÍA MACARRÓN:

Gracias, presidente. Buenos días a todos. En el Día Internacional de la Felicidad, a ver si hoy me voy de aquí feliz. Traemos a esta Comisión una iniciativa consistente en la redacción del proyecto de ejecución de una variante, concretamente la variante de la localidad de Hortezueta, que se debe realizar en la carretera CL-116 a su paso por la misma. Igualmente pedimos que, tras esta redacción del proyecto, se lleve a cabo su ejecución.

Como ha sucedido en otras ocasiones, y como vuelve a suceder nuevamente en esta situación, el fundamento es obvio: de un lado, la necesidad de mejorar la situación de los vecinos de Hortezueta, porque esta variante evitaría el paso de vehículos por su casco urbano, como sucede actualmente; de otro, la obligación de cumplir las promesas que se realizan a los ciudadanos por parte de la Administración pública autonómica; e imagino que en este punto todos saben a qué me estoy refiriendo, pero voy a repetirlo para no dejar lugar a dudas.

El seis de abril de dos mil nueve, el Boletín Oficial de Castilla y León publicó el Decreto 24/2009, de veintiséis de marzo, por el que se aprobaba el Plan Regional



Sectorial de Carreteras 2008-2020. En dicho plan, concretamente en su Anejo segundo, relativo a las actuaciones programadas en la provincia de Soria, se incorporó la previsión de realizar, durante el período de vigencia del mismo, la construcción de la variante de población en la CL-116 por el municipio de Hortezueta, una construcción que, cuatro años después de la finalización de este plazo, no ha tenido lugar.

A día de hoy ni siquiera se prevé que vaya a realizarse, de modo que esta iniciativa viene a recordar a la Junta la obligación de dar cumplimiento a sus propias promesas, porque no solo han tenido 16 años para realizarla, sino que han pasado ya un total de 20 años y ni se espera que vaya a tener lugar.

Hortezueta se caracteriza porque es un arrabal de Berlanga de Duero que se encuentra situada a unos 3 kilómetros al norte de esta localidad, muy próxima al río Duero y junto a la carretera autonómica de Almazán al Burgo de Osma, carretera CL-116, de manera que se encuentra en medio de la conexión de estas dos localidades. Así, Hortezueta pertenece a la comarca de Berlanga de Duero y al partido judicial de Almazán.

En cuanto a su población, alberga un total de 21 habitantes, pero esto no es indicativo de que deba ser abandonada a su suerte, ya que la carretera que la atraviesa une el límite autonómico con Aragón, uniéndose con la A-116 hasta El Burgo de Osma, uniéndose con la A-11 y la Nacional 122.

Se trata de una carretera muy frecuentada y con un gran número de vehículos pesados que la atraviesan. De hecho, la cercanía de Hortezueta con El Burgo de Osma, con una población de casi 5.000 habitantes, y con Almazán, que tiene una población de más de 5.500 habitantes, ponen de manifiesto este hecho. Y es que se encuentra a apenas 20 kilómetros del primero y a 30 kilómetros del segundo, como he dicho, por esa única carretera que une estas poblaciones.

En su día, la Junta consideró que estos mismos argumentos que estoy ahora exponiendo eran más que suficientes para proceder a ejecutar la variante de Hortezueta, una variante que se realizaría en un terreno catalogado como llano y a la que se le estimó un presupuesto total de 5.000.000 de euros, es decir, una cifra totalmente asumible por parte de la Administración autonómica.

No obstante, y para no perder la tradición, con la misma manida excusa, se empleó entonces el argumento de la crisis para no llevarla a cabo; un argumento que, a día de hoy, no tiene ningún sentido mantener para no realizar esta obra, pero que, sin saber el motivo real, ante un presupuesto perfectamente asumible, ni se ha ejecutado ni se prevé que lo vayan a ejecutar.

Examinando la carretera CL-116 a su paso por Hortezueta podemos ver cómo cruza el casco urbano de lado a lado. Concretamente, viniendo desde Almazán se encuentra a mano derecha, nada más entrar y estar la señal que marca la velocidad máxima de 50 kilómetros/hora, la parada del autobús. La carretera cruza Hortezueta sin hacer ninguna curva pronunciada, prácticamente recta, lo que, en la práctica, al ser un pueblo de pequeñas dimensiones, supone que la mayoría de los vehículos no reduzcan la velocidad a ese límite exigido, lo que aumenta las posibilidades de riesgo para sus vecinos, que se ven obligados a cruzar la carretera a diario, entre otras cosas, para poder acceder a la parada del autobús que he señalado. Es más, ni siquiera existen aceras a lo largo de la carretera a su paso por Hortezueta. Los viandantes tienen que andar por el arcén de la misma, con el consiguiente peligro que



este hecho conlleva. Además, al salir del pueblo, a mano derecha, se encuentra una gasolinera y todos los vehículos que quieran acceder a ella –que son muchos– deben cruzar el casco urbano. Esto podría solucionarse si se realizase la variante, evitando así el tránsito de coches y sobre todo camiones por medio del pueblo.

En cuanto a la intensidad media diaria de la travesía, es de 1.750 vehículos, de los cuales casi el 30 % son vehículos pesados. Esto es el doble de la media nacional del conjunto de carreteras, lo que se traduce en más de 500 camiones de media que cruzan diariamente el casco urbano del municipio. Es una cifra muy elevada que entorpece la vida de los vecinos de esta localidad, los cuales también tienen derecho a que se les asista en este aspecto.

Pero, además, la falta de una variante también entorpece el tránsito de los vehículos que se ven obligados a cruzar el casco urbano, ya que no existe otra solución alternativa; porque deben reducir la velocidad, estar pendientes del cruce de personas, de los 2 pasos de peatones que existen a lo largo de la CL-116, de la parada del autobús que colapsa el carril cuando se detiene a dejar o a recoger personas, de las entradas y salidas de los vehículos de la gasolinera que hemos mencionado y también de las casas de Hortezueta, porque se erigen literalmente a los pies de la misma carretera. Ni siquiera existe un arcén en el sentido que va desde el Burgo de Osma hacia Almazán. Si quieren, pueden ir a verlo y lo comprueban. Hay varias edificaciones que se levantan invadiendo la misma carretera, obligando a los camiones a tener que ocupar el carril contrario cuando pasan en esta dirección, porque, de lo contrario, rozarían las fachadas de las casas.

Todo esto que he explicado –como he dicho antes– es algo que la Junta conoce y es algo que la Junta consideró más que suficiente para llevar a cabo la variante que programaron en el plan de carreteras, que en su publicación el número de camiones que cruzaba la localidad era de 353 y se estableció su construcción como prioritaria. Hoy, con 515 camiones diarios, un 45 % más de tráfico pesado, ¿qué consideran ustedes que es?

Por eso, pedimos que, en base a estos argumentos y al mismo criterio de la Junta, se lleve a cabo, de una vez por todas, la redacción del proyecto y la posterior ejecución del mismo. Se trata de una cantidad asumible y cuya ejecución redundaría en beneficio de la localidad misma y de todos los vehículos que la cruzan. Por eso, espero y confío en que apoyen esta iniciativa. 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:

Muchas gracias, presidente. Buenos días, señorías. Bueno, pues muy brevemente, porque lo ha explicado perfectamente la proponente. En relación a... volvemos otra vez a hablar de... del famoso Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008-2020: otro incumplimiento y otra variante.



En este caso, se refiere a la CL-116, una carretera que... -otras veces sí que es verdad que no conozco, pero esta sí que he pasado varias veces por ella, por cuestiones de fútbol, ¿entienden?- y sé... y está, la verdad, que... que da pena el peligro que corre esa... la población y la carretera según está.

Está -como ahí bien dice- como a 20 kilómetros yo creo que de Burgo de Osma -lo ha dicho usted- y a unos 30 de Almazán, más o menos. Sí es verdad que... además también, y están los datos ahí, y el 30 % de... de los vehículos que pasan... más del 30 % los vehículos pesados pasan por ahí. Es el doble -como usted también había dicho-, el doble de la media nacional del conjunto de carreteras. Y usted bien... también lo ha comentado, que son unos 515 camiones los que pasan ahora por ahí, que ya es, ¿eh? Aunque sí es verdad que el estudio de antes también ha comentado que eran trescientos y pico.

Sí que es verdad que estaba en el Anexo 2 de ese plan -que ha comentado- y que el presupuesto creo que eran... rondaban -no sé si lo ha comentado usted-, pero eran unos 5.000.000, más o menos -creo-, y que nunca se llegó a realizar. Por eso, yo creo que... que, bueno, si es verdad que se consideró que en ese plan era necesario hacer esa variante, supongo que ahora se seguirá considerando necesario.

Entonces, yo creo que sí que es verdad que se debería intentar cuanto antes hacer el proyecto, como ustedes piden en su... en su proposición no de ley, y... y que, una vez realizado el proyecto, claro, pues se finalice y se haga esa mejora. Sin más, votaremos a favor de su propuesta.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

LA SEÑORA SUÁREZ VILLAGRÀ:

Muchas gracias, presidente. Buenos días, señorías. Bueno, pues volvemos a tratar otra vez el tema de las travesías y las variantes. Como ya hemos dicho en otras ocasiones, hay que tener en cuenta varios factores y también si esa variante va a suponer el aislamiento total del municipio. Recordemos que muchos municipios han ido a menos cuando se ha desviado el tráfico, y no estamos precisamente para que los municipios vayan a menos. Estamos hablando de que en dos mil veintidós la población no diseminada, según el padrón municipal de Hortezueta, era de 19 habitantes. Pero la Consejería tendrá que ver y valorar en cada caso, y en este, por supuesto, si supone un peligro para... para estos vecinos, como se ha indicado por la procuradora proponente.

Respecto a las características de esta travesía de la CL-116: tiene 350 metros de longitud; el ancho medio de la calzada es de 8 metros y no hay estrechamientos; el ancho medio de la travesía es de 15 metros y también sin estrechamientos; hay 5 salidas de vehículos a una y otro margen, sin aparentes problemas de visibilidad; cuenta con 2 pasos de peatones y no cuenta con semáforos. El tráfico en el año dos mil veintidós para la CL-116 en este tramo ha sido de cien... de 1.227 vehículos ligeros por día y de 515 vehículos pesados por día, como... como se ha dicho. La velocidad en la carretera al llegar a la travesía es de 90 kilómetros por hora en ambos lados.



Respecto a su propuesta de resolución, creo que lo primero que habría que saber es si esta travesía está contemplada dentro del próximo plan autonómico de carreteras, que esperamos que no tarde en salir. Si fuera así, toda variante requiere, en primer lugar, de la redacción de un estudio informativo, como... como sabe. Este estudio valoraría y diría las posibles soluciones para el trazado, que se analizan desde un punto de vista funcional y ambiental –que también hay que tenerlo en cuenta-. Hay que valorar los criterios como la fauna, flora, criterios culturales, geológicos, hidráulicos, arqueológicos de la zona y que pueden verse perjudicados –que no sé si es el caso-. Después, el estudio informativo ha de someterse al trámite de información pública, y, una vez finalizado este proceso y dictada la correspondiente declaración de impacto ambiental, podrá adoptarse una resolución, y a partir de este momento podría comenzarse la redacción del proyecto de construcción correspondiente.

Por tanto, con los plazos exigidos por la normativa para contratar y redactar el estudio informativo, además de los necesarios para llevar a cabo la contratación, redacción del proyecto y licitación de las obras, sería prácticamente imposible que en el año dos mil veinticuatro se iniciara la redacción del proyecto de construcción, y, por consiguiente, al no existir un estudio informativo aprobado, al final de la... de la legislatura, obviamente, no podrían estar finalizadas las obras. Otra cosa es que se tenga en cuenta y se vuelva a retomar este asunto; pero lo que pide en su propuesta de resolución, pues no... no da tiempo. Y nada más. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

LA SEÑORA PELEGRINA CORTIJO:

Gracias, presidente. Buenos días a todas y a todos. En junio de dos mil ocho la Junta de Castilla y León vendió a bombo y platillo el nuevo Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008-2020: 6.300 millones de euros en 12.121 kilómetros decían que iban a invertir en toda la Comunidad. La realidad es que el plan de carreteras no solo fue un engaño a los ciudadanos de Castilla y León, sino que pasará a la historia también como ejemplo de la incompetencia de la Junta de Castilla y León, ya que no ejecutaron ni 1 de cada 3 euros presupuestados.

La variante de Hortezueta en la CL-116, como saben, estaba incluida en el fallido plan de carreteras: 5.000.000 de euros presupuestados no ejecutados dejaron a Soria, una vez más, sin una de las infraestructuras comprometidas en aquel plan, que era meramente un listado de carreteras, variantes y desdoblamientos de vías sin planificar y sin fechas para su ejecución.

La consejera, al inicio de la legislatura, se comprometió a tener en vigor el nuevo Plan de Carreteras Autonómicas 2023-2034 en dos mil veintitrés. Y aquí, en cada Comisión, seguimos escuchando que aún sigue en redacción, mientras en el pasado Pleno la consejera afirmó que el nuevo plan de carreteras requiere un exhaustivo análisis y diagnóstico de las necesidades, que, al parecer, en los cuatro años de retraso que lleva el plan, no han debido hacer. Todo un ejemplo de compromiso, trabajo y formalidad.



Si la variante de Hortezueta ya era prioritaria en dos mil ocho y no se ejecutó, ya que en... en Soria solo se ejecutaron el 17 % de las inversiones comprometidas en el... en el caducado plan, no sería entendible que los partidos que sustentan a este Gobierno votaran en contra de esta proposición no de ley, y más aún cuando esta variante fue objeto de una enmienda presentada por el Partido Popular de Castilla y León, por su procurador del Partido Popular de Soria, a una moción presentada por Soria ¡Ya! Nosotros somos coherentes y votaremos -como hacemos en las ocasiones anteriores- a favor de esta proposición no de ley.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

EL SEÑOR GAVILANES FERNÁNDEZ-LLAMAZARES:

Sí. Muchas gracias, presidente. Y buenos días a todos, señorías. Bueno, pues traen de nuevo una variante, en este caso la que transcurre por el municipio de Hortezueta, la cual tiene... nos... es una travesía de unos 350 metros, que no presenta ningún problema de trazado en alzado ni en sus inmediaciones y que tiene una anchura de 8 metros sin estrechamientos. La velocidad es de 90 kilómetros por hora y, como ya ha indicado la portavoz del Grupo Parlamentario Vox, la población no diseminada en el padrón de mil... del dos mil veintidós es de 19 habitantes. El tráfico -es cierto, como ha manifestado la proponente- es de unos 1.280 vehículos ligeros y 500 pesados al día. Por lo tanto, tiene... tiene tráfico.

Ahora bien, en la actualidad, como sabe y como hemos dicho en otras ocasiones, se está elaborando esa redacción del nuevo plan autonómico de carreteras. Sabemos que, previamente, esta travesía estaba en el Plan de Carreteras 2008-2020, por un valor de ejecución aproximadamente de 5.000.000 de euros; si bien ese plan no fue por una incompetencia del Gobierno, sino que todos recordamos en el dos mil once la situación que se encontraba España, en la cual casi se tuvo que pedir rescate, que no se pidió gracias a las políticas del Partido Popular. Por lo tanto, todos somos conscientes de que ese plan de carreteras quedó frustrado por esos motivos.

Pero ahora se está redactando este nuevo plan de carreteras en el que el objetivo principal sigue siendo el mantenimiento y conservación de nuestras carreteras. Ahora bien, se estudiará, en este caso, el que se pueda incluir esta travesía en el plan autonómico, en esa... en ese nuevo plan, como se han incluido ya otras variantes que se han traído a esta Comisión. En este caso, se va a estudiar a ver si es factible, porque hay que tener en cuenta que son muchas variantes y, en este caso, son 5.000.000 de euros. Por lo tanto, hay que estar seguros si existe capacidad tributaria o económica para poder afrontar esta... esta variante.

Además, como ya también ha manifestado la procuradora de Vox, se requiere esa redacción de estudio informativo, una vez esté el estudio informativo ha de someterse a ese trámite de información... de información pública y los plazos exigidos, por lo tanto, para contratar y redactar los estudios informativos, son los plazos que exige la ley. Por lo tanto, en el año dos mil veinticuatro va a ser imposible esa redacción del proyecto de construcción al no existir ese estudio informativo aprobado, y al final de la legislatura no podrían estar finalizadas esas obras.



No obstante, hay que valorar esa posibilidad de que se pueda incluir en el plan de carreteras –que están en ellos, porque, de hecho, están en la elaboración de ese nuevo plan–, y ya se... se verá qué... qué variantes se pueden incluir en el... en el nuevo plan de carreteras. Por ello, por ser comedidos, no vamos a poder aceptar su proposición no de ley.

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 Leila Vanessa García Macarrón.

LA SEÑORA GARCÍA MACARRÓN:

Gracias, presidente. Feliz, feliz no, pero contenta me tienen, señor Gavilanes. Gracias por su apoyo, señor Pascual y señora Pelegrina. No entendemos las prioridades de la Junta. Y sí, los castellanoleoneses sufrimos un timo con el anterior plan de carreteras. No sé yo si el nuevo plan de carreteras está de verdad en redacción; es que ya tarda un poco, que hace cuatro años que se acabó el otro. No sé yo, ¿eh? No sé.

Señora Suárez, sorprende el criterio del aislamiento del municipio –yo creía que ya se había valorado cuando se realizó el otro plan de carreteras–. Y ha dicho que el ancho medio de la travesía es de 15 metros. Ya quisieran los habitantes de Hortezueta que tuviera 15 metros la travesía.

Y si ven que los plazos que pedimos no llegan, pues haber propuesto una enmienda, señor Gavilanes –también se lo digo a usted–. Claro, si estamos de acuerdo. Igual los plazos son cortos, pero con una enmienda que se va a incluir en el plan de carreteras próximo, si es que está en redacción, pues igual la habíamos aceptado. Ya tengo ganas de ver si ese plan de carreteras... si en ese plan se incluye esta variante; pero mucho me temo que no va a estar.

Y señor Gavilanes, si no hay problemas de trazado, ¿por qué la incluyeron en el plan de carreteras anterior? Aquella crisis ya se superó. Lo que falta aquí son compromisos e inversiones en la provincia de Soria.

Me gustaría resaltar, respecto al plan de carreteras que fue aprobado por parte de la Junta –y es que ya casi nos lo sabemos de memoria porque lo repetimos en todas las intervenciones–, lo que el mismo señala en relación a las variantes. Así, este expone que la construcción de variantes de población tiene por finalidad la eliminación de conflictos en las travesías más problemáticas. Es decir, reconocen, al aprobar la ejecución de una variante en Hortezueta, que existe una problemática real en esta localidad y también la necesidad de ejecutar esta obra, de modo que no tiene ningún sentido la negativa ahora de llevarla a cabo, y más aún cuando los motivos que dieron lugar a su inclusión entonces en este plan no han dejado de existir, sino que se han agravado con ese volumen tan alto de camiones que cruzan al día.

También exponen que las recurrentes situaciones de saturación en determinados tramos de la red requieren de actuaciones que mejoren la capacidad de la sección viaria, como es la construcción de variantes. Este hecho se solucionaría a través de la ejecución de la obra que estamos pidiendo, porque esas actuaciones de situaciones de saturación –como he expuesto en mi primera intervención– se siguen dando.



Además, este plan también expone 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 medio interurbano deben adecuar su conducción a medio urbano en un espacio y un período de tiempo no muy extenso.

Por otro lado, con la construcción de variantes, al eliminar puntos potencialmente peligrosos, aumentan la seguridad de la circulación, disminuyendo sobre todo la accidentalidad por atropello. En este plan se consideran prioritarias las variantes de la red básica. Todo esto decía. Es decir, ustedes mismos reconocen la necesidad de llevar a cabo esta variante porque elimina los puntos potencialmente peligrosos que hemos expuesto, porque aumenta la seguridad de los vecinos y también de los conductores y porque reduce la peligrosidad; de ahí que le den ese carácter entonces de prioritario, un carácter que ahora parece que ya no lo tiene.

La ejecución de esta variante contribuiría a fomentar la seguridad vial y mejoraría la situación de los vecinos en esta localidad. Además, es algo a lo que vienen obligados como consecuencia de las promesas que en su día plasmaron en aquel plan de carreteras. Y vuelvo a insistir: la crisis ya pasó.

Una vez más, reitero que la realización de otras obras en la provincia de Soria no exime del cumplimiento de aquello a lo que se obligaron, como si tuviéramos que elegir entre unas u otras obras cuando tenemos derecho a ambas, y más aún si se nos han prometido por parte de la Junta. Ya hemos esperado demasiado.

Espero y confío en que cambien de parecer y apoyen esta iniciativa. De lo contrario, solo constatan como siguen faltando a su palabra. Gracias.

Votación PNL/000731

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley. ¿Votos a favor? Son ocho. ¿Votos en contra? Nueve. No hay abstenciones. Votos emitidos son diecisiete. Votos a favor: ocho. Votos en contra: nueve. En consecuencia, queda rechazada la proposición no de ley debatida. *[Murmullos]*. (Sí, nueve-ocho, nueve-ocho. Sí. Sí, sí).

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

PNL/000798

EL SECRETARIO (SEÑOR PABLOS ROMO):

Segundo punto del orden del día: **Proposición no de ley 798, presentada por los Procuradores don José Ignacio Martín Benito, doña Ana Sánchez Hernández, doña María Inmaculada García Rioja y doña Laura Pelegrina Cortijo, instando a la Junta de Castilla y León a que a lo largo del año dos mil veinticuatro se realicen los estudios preceptivos con el fin de poder licitar las obras de la variante de Entrala (Zamora) en dos mil veinticinco, publicada el Boletín Oficial de las Cortes 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 José Ignacio Martín Benito, por un tiempo máximo de diez minutos.

EL SEÑOR MARTÍN BENITO:

Muchas gracias, señor presidente. Buenos días. *[El orador acompaña su exposición con medios audiovisuales]*. Para la explicación y defensa de esta proposición no de ley, me voy a servir de la proyección de varias imágenes para que sus señorías tengan cumplida información de la situación de esta travesía de la localidad de Entrala, una localidad muy próxima a la ciudad de Zamora, en la Tierra del Vino, inicio ya de la comarca de Sayago.

La travesía estaba contemplada, como tantas otras que hemos ido trayendo a esta Comisión, en el fenecido e incumplido Plan de Carreteras 2008-2020; obras que no se llevaron a cabo –en este caso, ni siquiera se hizo el estudio informativo–. Y nos encontramos que estamos en el año dos mil veinte y la travesía pues sigue en el mismo estado, situación y trayecto que tenía hace unos años.

Se preveía entonces intervenir en una travesía aproximada de 2.000.000... –perdón– de 5.000.000 de euros en un trayecto de dos... dos kilómetros y medio, que discurre por terreno llano y que no ofrece grandes dificultades técnicas, dada la orografía de esta carretera, de este espacio geográfico.

La travesía se corresponde con la Zamora 305, que une la localidad de Zamora con la villa de Ledesma y la provincia de Salamanca, separadas ambas por 56 kilómetros. Por cierto, que los... los últimos 8 kilómetros, ya en la provincia de Salamanca, hacia Ledesma, son infames. Tendremos que hablar un día de esa... de esa carretera de los... vital para la provincia de Zamora, porque le conecta con Ledesma y con la salida después hacia otras zonas de la provincia de Salamanca; hacia Ledesma, cuarenta y tantos kilómetros están medianamente aceptables, pero los últimos –como les digo– son auténticamente infames en cuanto no solo trazado, sino, sobre todo, estado del firme y anchura de la calzada.

Pero volviendo a la localidad de Entrala: ven ustedes ahí el camión en ese vídeo pasando, tiene que retirarse el vecino, se cruza ahí con... luego con otro coche. Bueno, esa es la situación diaria que tienen que sufrir los vecinos de Entrala. Por cierto, la intensidad media del tráfico en esta localidad son de 1.748 vehículos, de los cuales 1.596 fueron ligeros y 152 pesado. Esto denota la intensidad del tráfico diario por esta carretera, que les decía que une con Ledesma, va hacia Peñausende, pasa por lugares como la ermita del Cristo de Morales, por San Marcial –pasado Entrala– y llega... y llega a Peñausende.

Por eso nuestra proposición no de ley en el mismo sentido de las anteriores: “Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a que a lo largo de dos mil veinticuatro se realicen los estudios preceptivos –estudio informativo, declaración de impacto ambiental y proyecto de construcción–, con el fin de poder licitar las obras de la variante de Entrala en el año dos mil veinticinco”. Sin más, esperando la posición de los grupos. 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:

Muchas gracias, presidente. Bueno, pues seguimos con el Plan de Carreteras 2008-2020 y... y otra variante más. Sí es verdad que ese plan contemplaba, en este caso también para la provincia de Zamora, pues 15 variantes, que no llegaron a hacerse ninguna; y entre esas 15 variantes pues estaba esta -la que ha estado comentando el proponente en la proposición no de ley-, el... en el tramo de Entrala, en la carretera Zamora 305, que era una inversión -como también ha comentado- de 5.000.000 para un trazado de unos dos kilómetros y medio.

Esta... la Zamora 305 -como también bien ha comentado- une Zamora con Ledesma, y, efectivamente, pues sí, me voy a remitir a todo lo que ha estado comentando el proponente porque, efectivamente, con los datos que ha dado, pues sí que tiene una gran intensidad de tráfico diario por esa vía.

Hemos visto en las imágenes y en los vídeos las características que tiene. Y es... bueno, pues que ocupa prácticamente todo el casco urbano de Entrala con esos... esos metros. Yo creo que una... una carretera que soporta esa intensidad de vehículos y de tráfico pone muy en riesgo la seguridad de los vecinos. Y yo creo que se debería retomar pues el compromiso de la Junta de Castilla y León y construir la variante en el municipio de Entrala.

Yo creo que al menos sí que se deberían hacer los estudios -como ustedes proponen- en el dos mil veinticuatro, esos estudios preceptivos, y que cuanto antes se licitaran pues las obras de esa variante. 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 González.

LA SEÑORA GALLEGO GONZÁLEZ:

Gracias, presidente. Buenos días, señorías. Pues la proposición no de ley que trae hoy el Partido Socialista se refiere al incumplido Plan de Carreteras 2008-2020, donde ya estamos acostumbrados a poner ejemplos de la falta de ejecución del mismo, ¿no?

Es curioso que en la provincia de Zamora -curioso, si no triste- que ninguna de las 15 variantes pues se hayan ejecutado, lo cual da lugar a que no hay excusa, aun cuando se... bueno, pues se... se diga de forma constante y reiterada la circunstancia de la crisis cuando creo que, bueno, han sido otros los condicionantes que han llevado al incumplimiento claro, es decir, a esto que ya estamos acostumbrados de prometer, pero no hacer, en cuanto a la competencia de la Junta de Castilla y León.



Porque, claro, estamos hablando de que, si no se da suficiente cumplimiento a este tipo de variantes, pues las consecuencias son las que aquí se dice, ¿no?: pues que hay pérdida de población, que puede ser una de las causas, porque, efectivamente, no tener buena red de comunicaciones da lugar a que no sean zonas atractivas ni para vivir ni para invertir; como, además, estos municipios que están cerca de ciudades importantes, sea Zamora, sea Ledesma, pues el no tener unos accesos adecuados y correspondientes a la situación actual pues también incide en ese falta de atractivo para poder invertir. Además del riesgo que supone el no tener o el tener este... esta travesía pues da lugar a que los ciudadanos tengan que soportar lo que se nos ha enseñado en las imágenes, ¿no?: pues tráfico pesado que casi no entra por esas vías y dando lugar a un peligro evidente para las personas que allí vive -normalmente gente mayor-; o bien, en su caso, con esas dificultades también para la... para los propios ciudadanos, al tener que soportar esos ruidos constantes de los vehículos pues cerca de tu casa, que no te permite ni descansar, ni vivir, ni hacer una vida normal.

Es que creo que... que es clara la exposición, clara la justificación de que parece que desde el dos mil ocho había una necesidad; estamos en el dos mil veinticuatro y las justificaciones que se dan por parte de los que gobiernan -que son los mismos, unas veces acompañados por unos socios y otras veces por otro, que, en este caso, es Vox- pues siempre hay una excusa. Y sobre todo hay una falta de cumplimiento y de trabajo por parte de la actual consejera de Movilidad, ¿no?, que es ahora la responsable del área en el que, a mediados de la legislatura, seguimos reivindicando un plan que no llega, unos presupuestos que no... bueno, no contempla ningún tipo de inversión en cuanto a estas necesidades ya del pasado, con lo cual, poco que esperar ante esta situación, más que el olvido, la dejadez y la falta de cumplimiento por parte de quien gobierna.

Nuestro apoyo a esta proposición no de ley por razones claras de seguridad y sobre todo por un incumplimiento que es manifiesto por parte de la Junta. 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 Entrala es una población que tiene 138 habitantes y que está situada en la... en Tierra del Vino, en el sudeste de la provincia de Zamora, a unos 11 kilómetros de la capital, más o menos. Y es una zona muy conocida, y... este pueblo y el que está al lado, El Perdigón, porque... características o fundamentalmente por las bodegas tradicionales que están situadas bajo las viviendas y algunas de ellas dedicadas a la restauración, de ahí que... que haya bastante afluencia de personas a esta localidad y a la colindante, que es El Perdigón.

La travesía a la que ustedes se refieren hoy en su proposición no de ley cuenta con una longitud de 820 metros y pertenece a la carretera Zamora 305, con un ancho medio de la calzada de 6 metros y en el de la travesía de 11 metros. A lo largo de



estas existen 8 salidas de vehículos y 3 pasos de peatones. La velocidad de esta travesía tiene una limitación de 40 kilómetros a la hora.

El año pasado, en el dos mil veintitrés, y más o menos en enero, la diputación acondicionó una parte de esta travesía, la que se dirige al pueblo de al lado, de El Perdigón, por un presupuesto de unos 30.000 euros, que... arreglando el firme y acondicionándolo con un fresado y una capa de... de aglomerado.

En cuanto a la intensidad media diaria del tráfico en dirección a San Marcial –como ha dicho el proponente–, ha sido de 1.596 vehículos ligeros y de 91 pesados. Ya saben ustedes que se está redactando un nuevo plan autonómico de carreteras, y de... para construir nuevas variantes hay que tener en cuenta que nuestra red viaria es muy extensa –bueno, de hecho, la más extensa de España– y hay que acometer las actuaciones priorizando las necesidades y las disponibilidades de presupuesto, aparte de otras variables como son la población del municipio o la circulación media de la carretera.

Su proposición no de ley presentada insta a que se realicen una serie de requisitos previos –como es lógico– para licitar la obra, que son el estudio informativo, la declaración del impacto medioambiental y el proyecto de construcción. Todos estos trámites para poder acometer la obra se extenderían mucho más allá del dos mil veinticinco, por lo que no podría realizarse en el plazo establecido en la misma.

Por lo tanto, sin que nos opongamos en sí a la ejecución de las obras, creemos que lo prudente es esperar a la redacción del nuevo plan de carreteras, ya que en su Artículo décimo establece que dicho plan es el instrumento básico de la ordenación general de las carreteras de titularidad de nuestra Comunidad Autónoma y donde se establecen los objetivos para la coordinación de la planificación territorial. Nada más. Y muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

LA SEÑORA COELHO LUNA:

Gracias, presidente. Buenos días, señorías. Señor Martín Benito, hoy nos trae, una vez más, otra de las variantes de la provincia de Zamora, concretamente la de Entrala, de la que... de la cual nos ha expuesto pues una pormenorizada descripción de la misma. Ya le indico que este grupo va a votar en contra de la proposición no de ley, y no porque no pensemos que sea necesario –pues claro que lo es, ¿no?–, por supuesto que todas las actuaciones de mejora que se traen a esta Comisión son necesarias, pero, como ya le hemos indicado en muchísimas ocasiones, la obligación de la Junta de Castilla y León es priorizar en aquellas actuaciones que son más urgentes y más necesarias.

No obstante, se está tramitando el nuevo plan autonómico de carreteras, y será dentro de este donde se analizarán las necesidades más acuciantes, puesto que, al final y por desgracia, no hay dinero para todas las actuaciones. Al igual que tampoco lo hay desde el Gobierno, puesto que tampoco se dispone de dinero para todo,



como, por ejemplo, la Nacional 631 de Zamora, ¿no?, una carretera con visos de nacional, que apenas llega a comarcal; y eso a pesar de la última obra de rehabilitación que se ha hecho sobre la misma, donde lo único que se ha hecho ha sido el fresado de la capa de rodadura, que ni siquiera tiene arcenes, a pesar de que la normativa para este tipo de vías especifica que debe disponer de unos arcenes de una anchura mínima de entre 1,5 y 2,5 metros, y también tiene un ancho inferior al normal para este tipo de vía. Vamos, una auténtica chapuza de obra.

Y todo ello –a pesar también de haberlo buscado– no he sido capaz tampoco de encontrar ni una sola reclamación del Partido Socialista de Zamora reivindicando las condiciones mínimas de esta nacional, y mucho menos tampoco ninguna variante, a pesar de ser una vía de alta peligrosidad, tanto por la densidad de animales que la atraviesan –lo que la convierte en la séptima a nivel nacional entre las vías de España con mayor número de accidentes con animales– como por la cantidad de vehículos que transitan por ella, con una media diaria de 3.200 y un índice de riesgo de 82,7.

Fíjese, 3.200 vehículos al día, la mitad de los que transitan por la ZA-305 y, en cambio, reitero, no he sido capaz de encontrar ninguna reclamación del Partido Socialista de Zamora ni de usted mismo solicitando al Gobierno de su partido la variante de la Nacional 631. Y todo ello a pesar de que, como es lógico, la diferencia entre los recursos que dispone el Gobierno de la Nación y la Junta de Castilla y León son considerables.

Lo que sí he podido encontrar son las múltiples quejas de los vecinos y las empresas de la zona por haber realizado la obra, además, en pleno período estival, cuando más tráfico existe en la vía, y causando así el mayor daño posible tanto a los vecinos como a los empresarios de la zona.

Y ¿qué decir de la variante de Alcañices?, que después de llevar años prometiéndola y de asegurar la ministra de Movilidad, Raquel Sánchez, el diecisiete de julio, que se licitarían las obras antes de finalizar el dos mil veintitrés, los zamoranos todavía siguen esperando por ella; pero, claro, en ese momento estábamos en campaña.

Actualmente existe un proyecto –o no– de la variante de Alcañices, dado que ni siquiera se aclaran entre el ministro de Transportes y el delegado... el subdelegado del Gobierno. Mientras el ministro de Transportes dice que hay muchos tramos que no hay estudios, el subdelegado del Gobierno de Zamora afirma que el proyecto ya está en el Ministerio para su aprobación. Por tanto, alguno de los dos también miente, como es bastante habitual.

Por tanto, señoría, como decía al inicio de mi intervención, la Junta de Castilla y León –y por desgracia– tiene que priorizar las actuaciones que lleva a cabo, puesto que el dinero no es infinito, y se deben analizar las circunstancias de cada vía para poder llevar a cabo las actuaciones más urgentes. Y dicho análisis, como ya le he indicado, se realizará dentro del proceso del nuevo plan autonómico de carreteras. Nada más. Y muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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



EL SEÑOR MARTÍN BENITO:

Gracias, señor presidente. Gracias también a los representantes del Grupo Mixto, don Pedro Muñoz, y del Grupo UPL-Soria ¡Ya!, doña Alicia Gallego, por el apoyo manifestado a esta propuesta de resolución. Y, bueno, pues vamos por partes, como siempre, ¿no?, a este frontón que supone el Grupo Popular y Vox, ¿no?, en esas posiciones inamovibles; a pesar de que hoy no le decíamos que ejecutarán las obras en dos mil veinticuatro, sino que hicieran el estudio informativo.

Doña María Luisa Calvo, representante de Vox, pues, bueno, se ha limitado a glosar lo que supone Entrala, las bodegas tradicionales, la cercanía a Zamora, los habitantes que tiene. Bien. Todo eso está muy bien, pero lo cierto es que Entrala tiene un problema que se llama la travesía, un problema para la seguridad vial de sus vecinos, con tan solo -como recordaba ella- 3 pasos de peatones en los más de 700 metros de longitud, con 2 curvas muy cerradas -como hemos podido ver en las imágenes-, con una anchura de calzada que no permite prácticamente la existencia de arcenes, y que las aceras son estrechísimas; todo ello pone, obviamente, en riesgo la seguridad vial de los transeúntes y de los peatones.

Y claro, señora Calvo, decir que esperar al nuevo plan de carreteras, pues largo me lo fiáis, porque como no tiene fecha de final de redacción, que llevamos desde dos mil veinte que se está redactando, y a este tiempo pues va a tener que ser muy bueno, mejor que el *Quijote*, ¿no? Segundas partes nunca fueron buenas, con una excepción: la de *El ingenioso hidalgo don Quijote de la Mancha*. Esto, como lleva tiempo también de superar la redacción del *Quijote*, pues suponemos que será una obra maestra, ¿no? Pero que no todo... no todo quede en literatura, porque literatura era el segundo Plan de Carreteras 2008-2020 y no se hizo absolutamente nada de las 15 variantes que yo antes le proyectaba ahí en una copia extraída del plan de carreteras. Las 15 variantes las han visto ustedes, una por una, con la previsión, con los kilómetros de cada una de ellas; y ninguna de las 15 se hizo.

Por lo tanto, hombre, esperar al nuevo plan y no me dice usted cuándo, en qué fecha; porque, claro, el plan es dos mil veintitrés-dos mil treinta y algo -no sé-, pero dos mil veintitrés ya no puede ser porque ya estamos en dos mil veinticuatro, bien entrado en dos mil veinticuatro. De modo que la propia consejera, el otro día, en... cuando ha respondido a preguntas de nuestro grupo pues tampoco ha sido capaz de hacer referencia a la entrada en vigor del plan: que se está redactando -lo que nosotros ya sabíamos-; pero es que llevan redactando muchos lustros... -le iba a decir lustros- muchos días, camino ya de un lustro. Ya llevamos cuatro años; dos mil veinte, estamos en dos mil veinticuatro, camino de un lustro para su redacción.

Y doña Beatriz Coelho, representante del Grupo Popular, dice que una vez más nos trae una variante. Pues sí, claro, una vez más, y... y ya van más de 10. Fíjese, por una sencilla razón: porque es un incumplimiento de la Junta de Castilla y León, es un incumplimiento del plan de carreteras. Y, claro, como no tiene, señora Coelho, usted argumentos para justificar este olvido y este incumplimiento, pues verdes las han segado, ¿no? ¡Hala!, hablemos de las carreteras nacionales, ¿no?, como si esto fuera el Congreso o el Senado, ¿no? Les recuerdo que tienen ustedes representantes muy serios y muy laboriosos en las dos Cámaras como para plantear esto. ¿O tiene usted mala conciencia de que sus compañeros no defienden bien esto en... en Madrid, que tiene que venir usted aquí a echarle una mano, no?



¡Hombre!, los deja usted en poco... en mal lugar a sus compañeros congresistas... sus compañeras congresistas y senadoras, ¿no? Porque prácticamente toda su intervención ha girado en torno a las carreteras del Estado, pero no ha dicho nada de las carreteras que nos traen aquí, de la Junta; porque yo le recuerdo que este es el órgano legislativo, el Parlamento de Castilla y León es el órgano legislativo que controla al Ejecutivo que gobierna Castilla y León, la Junta de Castilla y León, en este caso gobernada por el Partido Popular, como hace más de 35 años -37 deben ir ya, por lo menos-, y, en este caso, con un socio que se llama Vox, como hace unos años tuvieron otro socio que se llamaba Ciudadanos, ¿no? Y es lo que... a lo que venimos aquí: a controlar al Ejecutivo autonómico que tiene las competencias en una red autonómica de carreteras, y por eso en esta Comisión de Movilidad, que es la Consejería que tiene las competencias, pues planteamos esto, ¿no?

Aquí no traemos la carretera a Helsinki, ¿no?, la que une Lisboa con Helsinki, que pasa por Ciudad Rodrigo. No, no hablamos de esa, ¿no?; estamos hablando de las de Castilla y León con competencias, señora Coelho, de la Junta de Castilla y León.

Pero hay una cosa que me ha preocupado mucho, mire, y ha sido cómo finalizaba usted su intervención. Ha dicho... es un mantra que yo ya he oído varias veces, pero, claro, en el caso concreto de lo que estamos hablando pues deja de ser un mantra ya casi casi para ser un agravio. Ha terminado usted diciendo que la Junta, "por desgracia" -son sus palabras-, tiene que priorizar actuaciones. Esto lo hemos oído todos y constará en el Diario de Sesiones: tiene que priorizar actuaciones.

Y ahora viene el agravio. Claro, de las 15 carreteras, variantes de población, travesías que estaban previstas para Zamora, no se ha priorizado ninguna. ¿Qué pasa? ¿Que Zamora no es prioritaria para la Junta de Castilla y León? Es que el silogismo es muy sencillo: *ergo sum*, ¿no? El silogismo es muy sencillo: si la Junta de Castilla y León tiene que priorizar y en Zamora no se ha priorizado, Zamora no es una prioridad para la Junta. Es lo que ha venido a decir usted. Y eso es muy muy preocupante, porque, de 15 carreteras -que no ha ejecutado ninguna-, no ha actuado -según usted- porque, por desgracia, tiene que priorizar actuaciones, y aquí no ha priorizado ninguna. No... no ya solo las 15... las 15 variantes, ni las carreteras que estaban contempladas -que se las puedo relatar-, ni la Tábara a Fonfría -que estaba contemplada-, ni la de Manganeses a Pajares de la Lampreana -que estaba contemplada-, ni la de Rihonor, La Puebla a Rihonor -que estaba contemplada y que este año además han eliminado ustedes de los Presupuestos-, ni la de Rionegro del Puente al límite de la carretera al... con la provincia de León -que estaba contemplada-; podía seguir. Es que no han hecho nada del plan de carreteras.

Por lo tanto, ¿Zamora ha dejado de ser una prioridad para la Junta de Castilla y León? Según usted, según su partido, porque usted hoy actúa de portavoz del Grupo Popular en nombre de todo su grupo y, por lo tanto, entiendo que también del grupo que defiende al Gobierno, según usted, la Junta de Castilla y León ha obrado correctamente al no... al no priorizar nada para Zamora; es decir, Zamora le importa tres pepinos al Partido Popular, porque no es prioritaria. Como tiene que priorizar y no ha priorizado nada de Zamora, Zamora ha dejado de ser una prioridad para la Junta de Castilla y León. Ese es el mensaje que usted le ha enviado hoy a los zamoranos y a las zamoranas; ese es el mensaje que ha enviado hoy el Partido Popular y la Junta de Castilla y León a la provincia de Zamora. Nada más. Muchas gracias.



Votación PNL/000798

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? Nueve. No hay abstenciones. El resultado de la votación es el siguiente: diecisiete votos emitidos; ocho votos a favor; nueve en contra; no hay abstenciones. En consecuencia, queda rechazada la proposición no de ley debatida.

Por el señor... Con la señora letrada se da lectura al tercer punto del orden del día.

PNL/000810

LA LETRADA (SEÑORA NAVARRO JIMÉNEZ-ASENJO):

Gracias. Tercer punto del orden del día: **Proposición no de ley, PNL/000810, presentada por el Procurador don Pedro José Pascual Muñoz, instando a la Junta de Castilla y León a incluir en el nuevo Plan de Carreteras 2023-2024 [sic] la variante de población Barromán, correspondiente a la carretera 605, y a que, durante el presente año dos mil veinticuatro, se mejore la iluminación de esta travesía y se coloquen los reductores de velocidad que el correspondiente estudio previo determine como más idóneos, con el fin de mejorar ya la seguridad en la misma, 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 el señor procurador don Pedro José Pascual Muñoz, por un tiempo máximo de diez minutos.

EL SEÑOR PASCUAL MUÑOZ:

Muchas gracias, presidente. Creo que he oído el Plan de Carreteras 2023-2024, y es dos mil veintitrés-dos mil treinta y cuatro, cuando lo... lo ha dicho; pero, vamos, es solamente... dos mil veintitrés-dos mil treinta y cuatro. Bueno... [Murmullós]. Dos mil veintitrés-dos mil treinta y cuatro.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Dos mil veinticuatro ponía.

EL SEÑOR PASCUAL MUÑOZ:

Pues eso, que entonces hay un... hay un error en la propuesta porque es dos mil veintitrés-dos mil treinta y cuatro. [Murmullós].

Bueno, pues traemos hoy a esta Comisión la situación de una de las carreteras de titularidad autonómica que atraviesa la provincia de Ávila. Creo que en la



exposición de motivos que hemos presentado queda clara cuál es la situación de esta vía. Es la carretera autonómica CL-605, que, como les digo, pertenece a la red básica de carreteras de Castilla y León, y que discurre por las provincias de Segovia, Ávila, Salamanca y Zamora. Es una carretera que se divide en 3 tramos y que cuenta con una longitud aproximada de 170 kilómetros.

Y les voy a hablar, en concreto, del tramo que discurre por mi provincia, por la provincia de Ávila, en el que une de los municipios de Aldeaseca, Villanueva del Arenal, Barromán, Madrigal de las Altas Torres y Arévalo, siendo Arévalo la segunda localidad en población de la provincia tras la capital. Además, esta carretera atraviesa los cascos urbanos de Arévalo, Aldeaseca y Barromán.

Y, en concreto, me voy a centrar en esta última localidad, en Barromán, municipio perteneciente a la comarca de La Moraña. Y como les digo, esta carretera CL-605 atraviesa esta localidad, y, debido a los riesgos que supone que una vía de estas características discurra por el centro de un pueblo, pues la propia Junta de Castilla y León, consciente de las ventajas que ofrecen pues variantes de población en estas situaciones, programó en su Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008-2020 la construcción de una variante a su paso por Barromán, que llevaba una longitud de dos kilómetros y medio y un presupuesto de 5.000.000 de euros. Es más, fue licitada en diciembre de dos mil diez y adjudicada la redacción del estudio informativo en mayo de dos mil once. Y, bueno, pues como todos ustedes saben, muchos de los proyectos contenidos en este ya famoso Plan 2008-2020 pues no se ha realizado, y, entre ellos, pues esta variante tampoco se realizó.

Comisión tras Comisión sale a colación la crisis económica que obligó –como era lógico– a priorizar unos proyectos frente a otros, pero 16 años después de la crisis económica –yo creo que con la crisis ya superada, o por lo menos eso nos dicen– creo que es el momento de que se busquen las alternativas que sean necesarias para cumplir con lo que se prometió entonces.

Y ahora, y puesto que el nuevo Plan de Carreteras 2023-2034 debería estar en marcha, o por lo menos se está redactando o... o, bueno, o es lo que nos dicen, pues tienen la oportunidad de incluir en ese documento la construcción de esta variante de Barromán, y... porque así lo consideraron entonces –yo creo que no ha cambiado las circunstancias–. Y es una de las dos cosas que se propone en la iniciativa, porque también, y esta es de carácter más urgente, pues es la segunda parte, que luego les comentaré.

Estas variantes de población pues –ya lo hemos comentado muchas veces– sirven para desviar el tráfico de los pueblos, mejoran la seguridad y facilitan la vida de los vecinos, y algo... esto se hace especialmente importante en localidades donde pues la media de edad es avanzada, como es el caso. Es comprensible que los vecinos reclamen ese tipo de obras para sentirse más seguros, y, además –como les he comentado–, el Gobierno autonómico pues también valoró que era... que era imprescindible en su momento.

Y ahora voy con la segunda parte. La CL-605 a su paso por Barromán se encuentra pues parada de autobús, un cruce en el que se accede al centro del pueblo, permite también la llegada de los vecinos al cementerio municipal y también sirve de conexión con la carretera AV-P-140. Y el problema que aquí, que nos trasladan los vecinos, es que la iluminación de la carretera pues es prácticamente nula,



y eso habría que solventarlo pues mejorando dicha iluminación pues instalando pues farolas, unas de ellas luminarias; y del mismo modo también, para... para reducir la peligrosidad en tanto en cuanto se hace la variante, pues instalar reductores de velocidad, los que los técnicos estimen de cara a mejorar esa seguridad y de la que siempre estamos hablando aquí. Y siendo esto necesario -como les digo- ya y sin necesidad de esperar a ese plan que se pudiera hacer pues, bueno, cuanto antes.

Así que, sin más, señorías, y esperando que esta proposición no de ley pues cuente con su aprobación, paso a leerles la propuesta de resolución, que incluye los dos puntos que les he comentado: “Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León... de León a incluir en el nuevo Plan de Carreteras 2023-2034 la variante de población Barromán, correspondiente a la carretera CL-605, y que, a ser posible, durante el dos mil veinticuatro, o cuanto antes, se mejore la iluminación de esta travesía y se coloquen los reductores de velocidad que el correspondiente estudio previo determine como más idóneos, con el fin de... de mejorar ya la seguridad en la misma”. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

LA SEÑORA GALLEGO GONZÁLEZ:

Gracias, presidente, de nuevo. Pues volvemos otra vez a hablar de... del tema del Plan Sectorial de Carreteras 2008-2020, en este caso relativo a la carretera 605. Y, efectivamente, la proposición no de ley que nos trae hoy el ponente pues se pueden distinguir esos dos puntos, ¿verdad? Uno que sería la inclusión de la variante en el nuevo plan y, mientras tanto, la seguridad necesaria que exige por atravesar un municipio: pues los reductores de velocidad, la iluminación; es decir, medidas de seguridad reales que eliminen la peligrosidad, sobre todo por ese punto que supone el acceso a esa otra carretera y, con ello, a esa parada de autobús o al cementerio municipal.

Yo entiendo que... que los Presupuestos tienen que ser efectivos para cumplir las necesidades reales. Una... una previsión -como es este instrumento- para dar solución a las necesidades de los ciudadanos en la que el paso de tiempo no da ninguna viabilidad de solución pues da lugar, sobre todo, a ese abandono y a esa dejadez por parte de esta Comisión de Movilidad cuando no hay un plazo fijo en la elaboración de un nuevo plan de carreteras.

Si ya en su día este... esta travesía que se venía a contemplar en el anterior plan venían a ser 5.000.000 de euros, entendemos que, pasado el tiempo, se multiplicará muy cuantiosamente la previsión del nuevo plan. Si además la justificación que siempre hace el Partido Popular es los recursos limitados, en esta Comisión, y la abundancia, cuando vamos a los Plenos, pues es un contrasentido total que deberían de aclarar en qué punto nos encontramos exactamente en las cuentas que tiene esta Administración. Porque, claro, el justificarlo todo con que los recursos son escasos y, ayer, en el Pleno vimos que todo era maravilloso y fantástico en todas las Consejerías pues entra dentro de un contrasentido total.



Deberían de poner una fecha concreta –un mes, un año– de cuándo va a ser este plan de carreteras nuevo para que todos sepamos qué previsión existe, y, posteriormente, dar una solución.

Si... yo creo que la proposición no de ley que trae hoy el ponente es claramente factible: mejorar la iluminación de una travesía y reductores de velocidad no creo yo que a las arcas de esta Administración suponga ningún roto o descosido; más, porque al ser de titularidad autonómica limitan las... las capacidades del propio municipio para poder dar seguridad a sus propios vecinos. Con lo cual, si ustedes quieren, pueden. Otra cosa es que prefieran mirar para otro lado y seguir en su mundo de fantasía. Así que nuestro apoyo total a esta proposición no de ley, básicamente porque es una necesidad a la gente que vive en los municipios, en los que ustedes solamente los recorren llegados los períodos electorales. 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. Bueno, pues volvemos con otro tema de travesías, y, como venimos diciendo en esta Comisión, hay que tener en cuenta varios aspectos para determinar la peligrosidad de una travesía y si sería conveniente trazar una variante y desviar el tráfico o no, porque es cierto que las travesías condicionan la vida diaria de muchos municipios, pero, al mismo tiempo, en muchos casos, son una importante fuente de ingresos, dado que hay negocios que dependen directamente del tráfico de vehículos –no sé si será este el caso–.

Uno de los aspectos que hay que tener en cuenta para valorar esa peligrosidad es la velocidad. En las travesías la velocidad máxima establecida es, por lo general, de 50 kilómetros/hora; 40 kilómetros/hora para aquellos vehículos que transporten mercancías peligrosas. Ahora bien, se puede bajar la velocidad máxima de las travesías en virtud de la peligrosidad del tramo; del mismo modo, también podrán ser ampliados, siempre y cuando se señalicen correctamente, pero sin sobrepasar los límites de este tipo de vías fuera de poblado, es decir, las vías interurbanas.

Sobre las características de esta vía en concreto, hablamos de un municipio de 176 habitantes. Según los datos que constan del año dos mil veintidós, soporta una intensidad de tráfico de unos 1.100 vehículos al día. La mayor parte del núcleo urbano de Barromán se sitúa en la margen izquierda de la carretera CL-605. Está limitada a una velocidad máxima de 50 kilómetros/hora y está dotada de señalización de poblado entre 2 puntos kilométricos, el 75,180 y el 75,695.

Entre... –perdón– desde todos los accesos a la carretera existe visibilidad suficiente para realizar las maniobras de incorporación o abandono de la calzada en condiciones de seguridad y hay iluminación en el entorno de la vía, en la... de la CL-605, hay farolas colocadas sobre postes de tendidos aéreos en ambos márgenes.

Creemos que lo primero es que la Consejería valore la peligrosidad, estudie las velocidades de circulación de los vehículos en este tramo de la vía y así valorar



la... o estudiar la posibilidad de adoptar medidas y si convendría o no añadirlo al... al plan de carreteras o darle una solución de alguna manera, y más si dice que ya hubo un estudio... -como ha dicho el señor Pascual- un estudio previo hace unos años. Así que esperamos pues que la... que la Consejería lo valore. 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. Hoy hemos tenido una Comisión que habla de travesías; pero no es la primera vez, lo hemos hecho en otras ocasiones con otras provincias y todas tienen, además, un denominador común, y es el incumplimiento de los compromisos establecidos en un plan de carreteras que finalizó hace 4 años, que el nuevo todavía no se sabe si va a aparecer algún año o no, y que, sorprendentemente, los grupos que sostienen al Gobierno, en este caso y en otros, dicen que hay que analizar si conviene realizarla. No deja de ser sorprendente que hace ya 16 años convenía realizarla y ahora no se sabe si hay o no, independientemente del tráfico que tenga.

En este caso, señor Pascual, va a contar con nuestro apoyo para las dos partes de la iniciativa: para que la travesía se incorpore en el nuevo plan -si algún día ve la luz- y para que esas actuaciones que tienen que ver con seguridad vial -iluminación, los reductores de velocidad- se puedan poner en funcionamiento, se lleven a cabo cuanto antes.

¿Esta carretera requiere estas actuaciones a corto plazo? Desde nuestro punto de vista, sí. Basta solo con ver los datos que tiene la intensidad media de tráfico de la Junta de Castilla y León. La carretera CL-605 comunica La Moraña con otros lugares, pero para los salmantinos es una de las vías de comunicación tanto con Arévalo como con la provincia de Segovia, quienes viven en la comarca de Peñaranda o en Cantalapiedra; incluso en algún caso, si alguien quiere utilizarla, desde la propia ciudad sirve para comunicar la provincia de Salamanca con parte de Ávila y con parte de Segovia.

Desde lo que es la visión de un salmantino está... este municipio, Barromán, está entre Madrigal de las Altas Torres y Villanueva del Aceral, y en ese tramo la intensidad media de tráfico que había en el año dos mil veintidós era, ni más ni menos, que de 1.117 vehículos/día, de los que, conforme a los datos de la Junta de Castilla y León, el 11 % son pesados, es decir, más de 120 camiones pasan por la misma.

¿Son muchos o pocos? Pues comparado con alguna cosa que se ha visto hoy aquí, parecen pocos. A mí me parece que es un número suficiente de vehículo y de tráfico pesado -a nuestro grupo le parece así- para que, cuanto antes, las iniciativas que plantea Por Ávila se puedan llevar a cabo, y, por ello, contará con nuestro voto favorable en la misma.

**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 Pedro José Pascual Muñoz. *[Murmullos]*. ¡Perdón! Me... Perdón, perdón. Sí. En turno de fijación de posiciones, por Grupo Parlamentario Popular -ahora sí-, por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor procurador don David Beltrán Martín.

EL SEÑOR BELTRÁN MARTÍN:

Muchas gracias, presidente. Señorías, hemos debatido mucho en esta Comisión de Movilidad que la Junta de Castilla y León no llegó a realizar las obras de diferentes variantes de población -lo decimos en todas las Comisiones contempladas en el Plan Regional Sectorial Autonómico de Carreteras 2008-2020-, y no lo hizo -lo hemos dicho también- por la crisis económica de dos mil ocho y la posterior recesión, adaptando la Junta de Castilla y León los objetivos, presupuestos y actuaciones del plan a inversiones más prioritarias -cada uno va a entender que lo suyo es lo más prioritario-, al mantenimiento de la red viaria y a la mejora de la seguridad vial, que el plan mencionado sí ha garantizado, que es lo importante.

No obstante, se han atendido las necesidades detectadas en la carretera CL-605. Y lo que es más importante, señor Pascual, y que va en la línea con esta PNL, que no deja de lado a la CL-605 a su paso por Barromán, es que esta Consejería, a través del Servicio Territorial -y lo digo aquí-, va a realizar en los próximos meses un estudio de las velocidades de circulación de los vehículos en ese tramo de la vía. Este estudio se realizará mediante la instalación de un radar no sancionador, durante un período de una semana, dentro de la zona urbana de Barromán en esta carretera, y, en el caso de comprobarse que ciertos números de vehículos incumplen la limitación de la velocidad establecida -que, si la cumpliéramos todos, no tendría por qué haber ningún problema, pues, como se ha dicho, existe visibilidad suficiente para realizar las maniobras y para... y para circular-, pues se estudiará -y lo estoy diciendo aquí- la posibilidad de adopción de diferentes medidas para garantizar la seguridad vial de los vecinos de Barromán, que es lo más importante; y lo he dicho: que se hace a través del Servicio Territorial.

Y por apuntar el compromiso y también una magnitud de dinero de Ávila... con Ávila de esta Consejería de la Junta de Castilla y León, los Presupuestos para dos mil veinticuatro contemplan una inversión de 5,5 millones de euros para nuestra provincia pues para conservación, para un carril bici en la carretera AV-900 de Ávila a la intersección de Aldea del Rey Niño, para señalización horizontal y pintado, repintado, señalización vertical, mejora de plataformas y firmes, desdoblamiento, redactar proyectos, etcétera.

¿Por qué doy ese dato? Y para concluir, y ya que ha dicho el señor Pablos Romo que hay un denominador común de incumplimiento de los compromisos establecidos, dice: no deja de... de sorprenderme. A mí no me deja de sorprender que exigimos, exigimos mucho, y -ya que afecta a mi provincia- pues, miren, el pasado once de marzo: "La Audiencia Provincial de Ávila reabre el segundo caso de delitos de prevaricación, tráfico de influencias y fraude". Es decir, estamos hablando de la manipulación de contratos públicos -en concreto en las obras de mantenimiento de la red de carreteras nacional en la provincia de Ávila- de la etapa de José Luis Ábalos



en el Ministerio de Fomento, previo al caso PSOE o caso Koldo, en dos mil diecinueve. Estamos hablando, supuestamente, de apaños, con la oposición del ingeniero jefe, según se recoge en los audios ya en sede judicial, de un caso cuya cuantía asciende -va a invertir la Consejería en dos mil veinticuatro 5,5 millones- a 25,6 millones de euros, en un contrato con errores de bulto, cuyas actuaciones no se ajustan supuestamente a la realidad del sector, con gastos injustificables e inexistentes, como, por ejemplo, alumbrado. Sin más. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. Para cerrar el debate -ahora sí- y fijar el texto definitivo de la resolución que propone, tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos, don Pedro José Pascual Muñoz.

EL SEÑOR PASCUAL MUÑOZ:

Gracias, presidente. Bueno, pues voy por partes. Agradecer el apoyo a esta proposición no de ley a la señora Gallego. Es verdad, y estoy de acuerdo con usted, que tiene... es un contrasentido, efectivamente, que tengamos o digan que tenemos unos maravillosos Presupuestos y las prioridades luego no sean tan maravillosas.

En cuanto a la señora Suárez, pues si ya en el Plan 2008-2020 se consideraba que era necesaria esta variante, es más, que fue licitada el dos de diciembre de dos mil diez y adjudicada la redacción del estudio informativo en agosto de dos mil once, pues yo creo que... que no hay que decir nada más. Entonces era necesaria, seguirá siendo necesaria, digo yo.

Sigo diciendo que, aunque ustedes lo han comentado, la iluminación no es suficiente, y no ha comentado nada de los reductores de velocidad, pero, bueno, luego ya... como también su compañero lo ha comentado. Y le insisto en lo mismo: me dice que si la Consejería valora qué es necesario; yo creo que ya está suficientemente valorado, por lo que le he dicho del plan anterior y las licitaciones y la adjudicación del estudio informativo.

En cuanto al señor Pablos Romo, pues igual, agradecerle su apoyo. Conoce perfectamente las circunstancias y la carretera, y, efectivamente, estoy de acuerdo con usted que la intensidad de tráfico, para lo que es Barromán, es muy intensa.

Y ya, para finalizar pues con el señor Beltrán, siguen con lo de la crisis económica. Ya le digo que hace 16 años que la crisis económica -o eso nos han dicho- terminó. Y dice que se va a hacer en los próximos meses un estudio de velocidades para ver con un radar durante una semana, pero no me ha concretado qué meses. No sabe los meses en los que serán... en los próximos meses. *[Murmulllos]*. Vale, vale, pero que digo que "en los próximos meses", como aquí estamos acostumbrados a que los próximos meses y tal, a ver cuándo son los meses. Sí me gustaría que concretaran los próximos meses cuándo son. Y estaremos atentos y se lo agradecería cuanto antes nos lo comunique para saber qué próximos meses; porque, claro, "próximos meses" se nos pueda alargar en el tiempo la... los meses.

Luego, sí, ha estado comentando el presupuesto para la provincia de Ávila. Me parece muy bien que... que usted lo ponga de manifiesto.



En cuanto a la iluminación, le he dicho lo mismo a la señora Suárez: creo que no es suficiente la iluminación de... y tampoco requeriría mucha inversión, pero la iluminación que tiene ahora mismo esa... el paso por el pueblo no es suficiente –se lo digo de verdad–, y, a lo mejor, había que añadir alguna luminosidad más.

Y, luego, si ese estudio que se hace –ya le digo– en pocos meses y considera que hay que poner reductores, entiendo que, si lo considera, se pondrán los reductores, si son necesarios. Ya digo que estaremos atentos a eso.

Y, bueno, luego ya sobre lo que ustedes comentan con el Partido Socialista no voy a comentar nada. Es una cosa que siempre, bueno, apostillan unos y otros, y no viene a la proposición no de ley. Sin más, pues, bueno, esperaremos la votación.

Votación PNL/000810

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? Nueve. No hay abstenciones. El resultado de la votación es el siguiente. Votos emitidos: diecisiete. Votos a favor: ocho. Votos en contra: nueve. En consecuencia, queda rechazada la proposición no de... no de ley debatida.

Se levanta la sesión, siendo las diez cuarenta y cinco... las once cuarenta y cinco, perdón. Muchas gracias.

[Se levanta la sesión a las once horas cuarenta y cinco minutos].