



COMISIÓN DE MOVILIDAD Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL

PRESIDENCIA DON EMILIO JOSÉ BERZOSA PEÑA

Sesión celebrada el día 28 de abril de 2025, en Valladolid

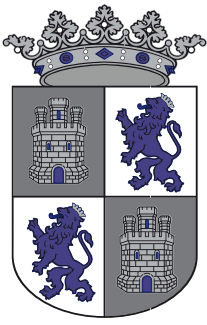
ORDEN DEL DÍA

1. Proposición no de ley, PNL/000989, presentada por los Procuradores Dña. Virginia Jiménez Campano, D. Luis Briones Martínez, Dña. Noelia Frutos Rubio, D. Jesús Puente Alcaraz y Dña. Laura Pelegrina Cortijo, instando a la Junta de Castilla y León a realizar de forma inmediata las obras de la carretera BU-703 en el valle de Oca, en la provincia de Burgos, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 308, de 26 de julio de 2024.
2. Proposición no de ley, PNL/001315, presentada por el Grupo Parlamentario VOX Castilla y León, instando a la Junta de Castilla y León a que su vez inste al Gobierno de España a ejecutar, de forma inmediata, las labores de mantenimiento, reparación, saneamiento y, si fuera necesario, mejora de las carreteras N-621 y N-625, con especial atención al tramo que discurre desde la localidad de Cistierna a la de Riaño, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 400, de 27 de marzo de 2025.
3. Proposición no de ley, PNL/001323, 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 solicitar al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible la construcción urgente de un enlace entre la autovía A-11 (Autovía del Duero) y la carretera N-110 en las proximidades de San Esteban de Gormaz, en la provincia de Soria, y a solicitar al Gobierno de España que, mientras se licitan y ejecutan los contratos necesarios para la obra indicada, se instale un puente provisional que dé solución al grave problema de movilidad provocado por los daños en el puente medieval de San Esteban de Gormaz (Soria), publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 400, de 27 de marzo de 2025.



SUMARIO

	<u>Páginas</u>
Se inicia la sesión a las diez horas treinta y cinco minutos.	22116
El presidente, Sr. Berzosa Peña, abre la sesión.	22116
Intervención de la procuradora Sra. Pelegrina Cortijo (Grupo Socialista) para comunicar sustituciones.	22116
Intervención del procurador Sr. Igea Arisqueta (Grupo Mixto) para comunicar sustituciones.	22116
Intervención de la procuradora Sra. Suárez Villagrá (Grupo VOX Castilla y León) para comunicar sustituciones.	22116
Intervención de la procuradora Sra. Rincón Iglesias (Grupo Popular) para comunicar sustituciones.	22116
 Primer punto del orden del día. PNL/000989.	
El presidente, Sr. Berzosa Peña, da lectura al primer punto del orden del día.	22116
Intervención del procurador Sr. Puente Alcaraz (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	22117
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Igea Arisqueta (Grupo Mixto).	22120
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Gallego González (Grupo UPL-SORIA ¡YA!).	22121
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Suárez Villagrá (Grupo VOX Castilla y León).	22122
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Castro Cañibano (Grupo Popular).	22123
Intervención del procurador Sr. Puente Alcaraz (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	22125
El presidente, Sr. Berzosa Peña, somete a votación, en los términos fijados por su proponente, la proposición no de ley número 989. Es aprobada por unanimidad.	22126
 Segundo punto del orden del día. PNL/001315.	
El presidente, Sr. Berzosa Peña, da lectura al segundo punto del orden del día.	22126
Intervención del procurador Sr. Suárez Arca (Grupo VOX Castilla y León) para presentar la proposición no de ley.	22127
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Igea Arisqueta (Grupo Mixto).	22129



	<u>Páginas</u>
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Gallego González (Grupo UPL-SORIA ¡YA!).	22130
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Pelegrina Cortijo (Grupo Socialista).	22131
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Rincón Iglesias (Grupo Popular).	22133
Intervención del procurador Sr. Suárez Arca (Grupo VOX Castilla y León) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	22135
El presidente, Sr. Berzosa Peña, somete a votación, en los términos fijados por su proponente, la proposición no de ley número 1315. Es aprobada.	22137
Tercer punto del orden del día. PNL/001323.	
El presidente, Sr. Berzosa Peña, da lectura al tercer punto del orden del día.	22137
La procuradora Sra. García Macarrón (Grupo UPL-SORIA ¡YA!) comienza su turno de presentación de la proposición no de ley manifestando sus condolencias a la familia y amigos por el fallecimiento del trabajador de Olmillos.	22138
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Igea Arisqueta (Grupo Mixto).	22140
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Arroyo Otero (Grupo VOX Castilla y León).	22142
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Pelegrina Cortijo (Grupo Socialista).	22142
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Trillo-Figueroa Martínez-Conde (Grupo Popular).	22144
Intervención de la procuradora Sra. García Macarrón (Grupo UPL-SORIA ¡YA!) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	22146
Intervención de la procuradora Sra. Pelegrina Cortijo (Grupo Socialista) para pronunciarse sobre el texto final propuesto.	22148
Intervenciones de la procuradora Sra. Rincón Iglesias (Grupo Popular), del presidente, Sr. Berzosa Peña, y del procurador Sr. Igea Arisqueta (Grupo Mixto).	22148
El presidente, Sr. Berzosa Peña, somete a votación, en los términos fijados por su proponente, la proposición no de ley número 1323. Es aprobada.	22151
El presidente, Sr. Berzosa Peña, levanta la sesión.	22151
Se levanta la sesión a las doce horas veintitrés minutos.	22151



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

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Buenos... buenos días a todos. Vamos a dar comienzo a la Comisión. ¿Algún grupo parlamentario tiene que comunicar alguna sustitución? ¿Sí, Partido Socialista?

LA SEÑORA PELEGRINA CORTIJO:

Gracias, presidente. Buenos días. Isabel Gonzalo sustituye a Fernando Pablos y José Luis Vázquez sustituye a Javier Campos de la Fuente.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. ¿Grupo Mixto, perdón?

EL SEÑOR IGEA ARISQUETA:

Sí. Francisco Igea sustituye a Pedro... a Pedro Pascual.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. ¿Vox Castilla y León?

LA SEÑORA SUÁREZ VILLAGRÁ:

Sí. Muchas gracias, presidente. Miguel Suárez Arca sustituye a María Luisa Calvo Enríquez.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

¿Y Partido Popular?

LA SEÑORA RINCÓN IGLESIAS:

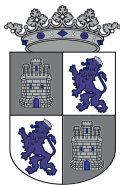
Buenos días. Gracias, presidente. Javier Carpio sustituye a Beatriz Coelho y Alberto Castro sustituye a Juan Jesús Blanco.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. Se da lectura al primer punto del orden del día.

PNL/000989

Primer punto del orden del día: **Proposición no de ley, PNL 989, presentada por los Procuradores doña Virginia Jiménez Campano, don Luis Briones Martínez, doña Noelia Frutos Rubio, don Jesús Puente Alcaraz... Alcaraz y doña Laura Pelegrina Cortijo, instando a la Junta de Castilla y León a realizar de forma inmediata las obras de la carretera BU-703 en el valle de Oca, en la provincia de Burgos, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 308, de veintiséis de julio de dos mil veinticuatro.**



Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra, en representación de los señores procuradores proponentes, don Jesús Puente Alcaraz, por un tiempo máximo de diez minutos.

EL SEÑOR PUENTE ALCARAZ:

Muchas gracias, señor presidente. Buenos días, señores procuradores y procuradoras. Miren, esta proposición no de ley debería de haberse debatido hace ya unos cuantos meses, concretamente ocho, cuando el Grupo Parlamentario Socialista registró esta iniciativa, el veintiséis de julio de dos mil veinticuatro. Y no ha sido hasta ahora –nosotros deducimos que es tras una pregunta oral en Pleno y una respuesta del consejero que trata de salvar, en este caso, la situación– cuando se decide traerla a esta Comisión.

No era la primera vez tampoco que se solicita atención a esta infraestructura: el diez de mayo de dos mil veintitrés este grupo presentó otra PNL en el mismo sentido y fue rechazada; y en abril de dos mil veintiuno les pedimos informes sobre si habían intervenido o pensaban intervenir en esta infraestructura, entre otras, y la respuesta fue también negativa. Ni siquiera había compromiso para el mantenimiento de la vía.

Y esta iniciativa que ahora traemos aquí no busca otra cosa que garantizar el derecho básico a una infraestructura digna y segura para los vecinos del Valle de Oca, en la provincia de Burgos. Porque lo que está ocurriendo con la carretera Burgos 703, que les afecta directamente a estos vecinos, es sencillamente lamentable; y ustedes lo saben, señores del Partido Popular, que esto es así.

La Burgos 703 no es una carretera secundaria más, sin relevancia, pues se trata de una vía comarcal de titularidad autonómica que vertebrada todo el valle del Oca. Es una carretera de una longitud aproximada de 13 kilómetros –solo 13 kilómetros– y se extiende... que se extiende a lo largo del valle del Oca prácticamente paralelo al río que lleva el mismo nombre. El municipio por donde transita también se denomina de la misma manera y está situado en el nordeste de la provincia de Burgos, para ubicar el debate de esta proposición no de ley.

Su municipio, que agrupa varios núcleos poblacionales: Cueva Cardiel, Villalmóndar, Villalbos, Villanasur-Río de Oca, Villalómez y Mozoncillo de Oca; además de Ocón de Villafranca y Alcocero de Mola. Todos estos unidos por esta misma carretera.

Pero ¿por qué esta vía consideramos que es tan importante y por qué seguimos insistiendo en el compromiso de la Junta de Castilla y León para con ella? La Burgos 703 es la única conexión directa entre la nacional 120 y la nacional... nacional I y cumple un papel clave –como les decía– vertebrador de esta zona del nordeste burgalés.

Tiene también una gran repercusión en la actividad social y económica. En su trayecto da servicio a una mina de yeso en Cueva Cardiel, a una fábrica de cemento en Villalómez y a un almacén de cereal en Villalmóndar. Creo que suficiente actividad económica para dedicarle un poquito más de atención a esta infraestructura, porque es la tercera infraestructura vial de titularidad regional con el mayor porcentaje de vehículos pesados que circula por allí: un 22 % del total de su tráfico. De tal manera



que el estado actual pues limita mucho esa actividad económica. Si coincide un camión y un turismo u otro vehículo pesado en determinados puntos del recorrido, la circulación en ambos sentidos se ve realmente comprometida.

Y lleva completamente abandonada por la Junta de Castilla y León desde hace años: no dispone de arcenes, está jalonada de estrechamientos peligrosos, el firme se ha deteriorado de tal manera que en algunos tramos parece una pista forestal. Existe claramente un riesgo real para la seguridad vial, especialmente en los primeros cinco kilómetros que van desde la nacional 120; y el estado de la carretera es prácticamente en ese tramo prácticamente intransitable para la demanda que tiene. Hablamos de grietas profundas, hundimiento del firme, tramos con un solo carril real y una conducción que literalmente pone en riesgo la vida de quienes no tienen otra alternativa para moverse en este valle.

Los vecinos llevan años denunciándolo, los alcaldes y alcaldesas de la zona han trasladado el problema a la Junta por escrito y en reuniones con la Dirección Provincial de Burgos, y en todos los casos han recibido un no como respuesta.

Esta PNL ha estado ocho meses bloqueada, me imagino que por... motivos tendrían porque no tenían ninguna intención de hacer ninguna inversión en ella, ¿no? Pero ahora parece que se desbloquea y creemos que –como les decía antes– se produce ese desbloqueo tras la pregunta que formuló mi compañera Virginia Jiménez Campano al consejero en el último Pleno. Y, después de quedar en evidencia, ahora lo que pretenden es escenificar un compromiso con apariencia de verosimilitud. Y hasta que no han podido o querido armar un discurso para justificar el abandono, pues el PNL... la PNL, esta PNL, ha estado en el cajón abandonada.

Ahora viene a decir que sí, que se va a actuar, que se va a ensanchar, que se va a mejorar, pero sin fecha, sin plazos, sin proyecto, sin nada concreto. Queremos saber una fecha concreta o, por lo menos, un compromiso palpable, y por esto estamos aquí.

Si la Junta de Castilla y León tiene un plan real y efectivo, lo primero que debería hacer es anunciarlo públicamente con memoria técnica, plazos de ejecución y presupuesto asignado. Y esto que les digo no es una opinión que tengamos nosotros solamente, creo que se deriva de un análisis de lo que el mismo consejero de Movilidad y Transformación Digital, José Luis Sanz, dio a conocer el pasado martes durante la celebración del Pleno en las Cortes y, posteriormente, en los medios de comunicación. Anunció que se... se licitará próximamente el arreglo de la carretera Burgos 703 que cruza el valle de Oca. Decía que se trataba de una actuación prioritaria, que se ha acelerado tras comprobar los daños que presenta la vía. Y es que, dice el consejero, en un principio estaba previsto sacar a concurso los trabajos en dos mil seis por 1.100.000 euros y, sin embargo, al ser conscientes de la urgencia de la vía, nos hemos planteado una intervención de mayor calado –decía él–, y añadió que había que redactar un nuevo proyecto.

Bueno, esto hay que traducirlo a... al lenguaje del Gobierno de la Junta de Castilla... del Partido Popular, ¿no? Y hay que releerlo de otra manera: los vecinos consiguen que el consejero mire y atienda la reparación de la carretera, consiga... consiguen que aparezca en su agenda política. Por lo tanto, un punto a favor de los vecinos.



Cuando en la Consejería desempolvan el archivo de cosas pendientes, se dan cuenta de que con lo que contaban no era... es... no era posible darle a esta carretera el tratamiento mínimo para que sea transitada con seguridad. ¿Y qué hacen finalmente? Deciden que tienen que realizar de nuevo otro estudio técnico. La situación no pinta bien y por eso estamos de nuevo aquí, porque la verosimilitud de la Consejería hace aguas por bastantes sitios. Si es urgente, no lo demoras con otro proyecto técnico; haces una modificación al proyecto que tienes, porque, de lo contrario, lo que haces es paralizar la puesta en marcha de las obras.

Como les he dicho, esta PNL no es del PSOE, es de los vecinos del Valle de Oca, que están muy preocupados porque esta carretera que transitan a su ventura y riesgo supone un riesgo para su seguridad. Están preocupados porque ven pasar los años y los Gobiernos del Partido Popular no han aportado ni una sola inversión seria, ni siquiera de mantenimiento.

Como les he explicado, no basta con prometer de viva voz ante una pregunta de este grupo que se hará algo; hay que hacerlo ya y demostrarlo y... y mostrarlo en el BOCYL o en el portal de contratos del sector público; creo que esas son los únicos momentos en que podemos decir que efectivamente se han tomado medidas. Porque, estando a las puertas de mayo, muchos van a tener que... mucho a tener que correr ustedes para que este invierno el firme no se degrade aún más. Con cada camión el riesgo aumenta, con cada retraso también crece la indignación entre los vecinos.

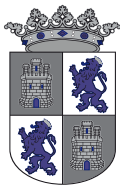
La propuesta de resolución de esta PNL es muy clara: que la Junta de Castilla y León realice de forma inmediata las obras necesarias para dotar a la Burgos 703 de un estado adecuado para el tránsito de vehículos. Pero esto implica necesariamente ensanche de calzada en los tramos más estrechos; reparación integral del firme, especialmente en los primeros 5 kilómetros; establecimiento de arcenes donde sea técnicamente viable; mejora del trazado en los puntos peligrosos. Es decir, afrontar lo básico: seguridad, accesibilidad y, ente caso también, equidad territorial.

Ahora les voy a escuchar con atención a todos los grupos, por supuesto, pero especialmente al Partido Popular, que es el interpelado aquí, y me aventuro a decir que el PP no va a votar, en principio, en contra. Si lo hace sería negar lo manifestado hace unos días por el propio consejero y porque, si hoy votan en contra de esta iniciativa que está tan reciente, los vecinos del Valle de Oca no se lo van a perdonar. El asunto sigue estando en la agenda y estos ya no se conforman con palabras, quieren un compromiso a mayores.

Por todo ello, les presento... le presentamos la resolución tal y como fue publicada hace casi un año con el siguiente texto: "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a realizar de forma inmediata las obras de la carretera Burgos 703 en el Valle de Oca, en la provincia de Burgos, para dotar a la indicada vía de un estado de conservación que permita el adecuado tránsito de vehículos". 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 Francisco Igea Arisqueta.



EL SEÑOR IGEA ARISQUETA:

Gracias, señor presidente. Señor Puente Alcaraz, contará sin duda con nuestro apoyo. La petición es una petición razonable; usted ha expuesto bien el estado de deterioro de esa carretera.

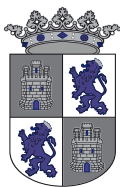
Pero he de decirle que no es, ni mucho menos, la única carretera que está en ese estado -usted lo sabe bien-: la Comunidad lidera el déficit de inversiones por... global y también casi por kilómetro, según la Asociación Española de la Carretera. Estamos entre las peores Comunidades en el estado de conservación de sus carreteras, y esto es así ya desde hace muchos años. Son 30.000 kilómetros de carretera los que recorren la Comunidad.

Y también hay que decirlo: es uno de los déficit que arrastra la financiación cuando se hace solamente por población. Yo me he cansado de explicar esto desde el Gobierno y desde la Oposición: que hay unos servicios que se prestan al territorio y otros que se prestan a las personas. Y no tiene mucho sentido que los servicios que se prestan al territorio se financien de acuerdo a las personas que viven, lo mismo que no lo tendría al revés. Y las carreteras, como la conservación del medio ambiente, tienen mucho más que ver con la extensión que con el número de población. Por eso es necesario introducir esas variaciones.

Sin duda alguna, de nada sirve un compromiso. Ahora lo que sirve son los presupuestos, ese documento, ese documento que, sorprendentemente, en esta Comunidad se ha negado el Gobierno a traerlo para debatirlo y acordarlo donde procede, que es en las Cortes. Y es en las Cortes donde se hacen enmiendas a los presupuestos, también a los presupuestos pues sobre mantenimiento de carreteras. Por primera vez en mucho tiempo teníamos la oportunidad de hacer un debate racional sobre los presupuestos. Se hacen muchas trampas al solitario. Los presupuestos saben ustedes que no pueden cambiar las partidas de una Consejería a otra -ahí tiene sus limitaciones en el debate-; pero esto sí hubiera permitido traer esos presupuestos aquí pues hablar de las prioridades de cada uno, de las necesidades del conjunto y llegar a un acuerdo razonable en el que todo el mundo saldría comprometido. Pero eso... eso sería hacer política, y no está en eso el Gobierno de la Junta; el Gobierno está en hacer propaganda. Y la propaganda y la política no son la misma cosa. Por tanto, pues muy probablemente se votará a favor; de nada servirá mientras no haya un presupuesto y, como usted ha dicho, un proyecto concreto.

Pero lo que sí que sorprende es la declaración de la urgencia, como usted ha referido. Urgencia es si cae un meteorito, ¿no?: cae un meteorito en la carretera, entonces hay que hacer una cosa urgente. O, como veremos más adelante, pues hay unas inundaciones imprevistas y se llevan por delante el firme. Pero esto no es urgente, esto es como la jubilación: está prevista desde el momento que uno nace. Los firmes aguantan lo que aguantan, dependiendo de las calidades, dependiendo del tráfico que haya. Esto no puede ser considerado una urgencia; es el deterioro previsible de una carretera por la que transitan 100 vehículos pesados diarios.

Otro de los grandes problemas de nuestra red de carreteras en Castilla y León y en el conjunto de la nación: que es... somos probablemente el país de Europa donde más transporte pesado se hace por carretera, y esto es una anomalía que acaba perjudicando a... a nuestros ciudadanos y a nuestros presupuestos. Y eso, en fin, también convendría darle una vuelta a por qué en este país no se hace transporte



pesado en ferrocarril y por qué en este país... –y esto que voy a decir es altamente impopular, pero, claro, como uno ya no necesita que le vote nadie, ¿verdad?– esto de que no se paga por pasar por las autovías de... por las carreteras de este país; uno coge un camión en Lituania y atraviesa Europa y va pagando por todos los países hasta que llega a este fantástico país donde todo es gratis.

En cualquier caso, la propuesta es una propuesta sensata y contará con nuestro voto favorable.

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 en esta Comisión pues, efectivamente, se echa en falta pues, además del presupuesto –que sería el instrumento correcto para saber cuáles serían las inversiones que quiere realizar el Equipo de Gobierno a este ejercicio y que podríamos todos plantearnos la urgencia, la viabilidad o la... la premura en su ejecución–, pues también se echa en falta ese ansiado plan autonómico de carreteras, ese instrumento en el que pues, un ejercicio más, vuelve a estar en el olvido, no sabemos si... si realmente pues alguna vez va a salir de... del cajón de los olvidados o van a seguir existiendo esas famosas promesas que los consejeros pues dicen cuando van de visita y luego, pues igual que... que llegan, pues desaparecen.

Porque esto suena igual que cuando hace poco el consejero de Movilidad fue a Zamora y, en el caso de la estación de... de autobuses, vino a decir que haría una inversión entre 3 y 5.000.000, porque veía la necesidad. Es decir, aquí yo creo que... que, evidentemente, la necesidad existe, había un proyecto y que después ha dicho que bueno, ese proyecto va a quedar –o yo por lo menos así lo he entendido– como escaso y que entonces es mejor posponerlo para un estudio más adecuado, cuando la realidad, evidentemente, pues parece que la... la carretera exige arreglo de baches, que no entran dos vehículos, una peligrosidad evidente. Que, afortunadamente, este territorio, aun cuando es verdad que pudieran ser utilizados otros medios de transporte como puede ser el ferrocarril, pues, hombre, que en los... en una zona como el valle de Oca pues tenga la posibilidad de tener minas y tenga industria, pues es una cosa buena. Y yo creo que ahí pues habría que potenciar, ayudar, a que todo conviviera, es decir, esas relaciones sociales, esa parte económica y, sobre todo, esa seguridad para el ciudadano o para el transporte.

Ante esto, pues nada que objetar. Es decir, si la propia Consejería ve la necesidad, los ciudadanos exigen esos arreglos y, sobre todo, yo creo que los representantes, como así parece que lo han demostrado y lo han demandado, y la propia mancomunidad, pues que es la unión de todos los... los municipios, pues vienen a exigir un arreglo inminente, pues debería de la Junta ponerse a trabajar y, en su caso, no seguir pues con esos anuncios propagandísticos o, bueno, pues para regalar los oídos cuando van de visita y que después no hace más que postergar en un futuro sin un plazo concreto determinado.



Por eso nuestro apoyo a aquellos territorios que muchas veces son olvidados por no ser a lo mejor muy interesantes electoralmente o porque no hay un rédito inminente, pero que sí que se va allí a hacer campaña y se promete lo que luego sabemos que va a tardar pues el tiempo que es incierto, puesto que faltan todos los instrumentos necesarios para su correcta ejecución, desde los presupuestos hasta un plan que dé lugar a la viabilidad y la concreción de cuál sería la obra que se quiere llevar a cabo.

Sin más, nosotros decirle que sí que vamos a apoyar esta o cualquier medida en la que, bueno, pues quede evidenciada la necesidad de una actuación por seguridad y por solución equitativa entre todos los territorios que conforman las dos regiones de esta Comunidad. 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 Villagrá.

LA SEÑORA SUÁREZ VILLAGRÁ:

Muchas gracias, presidente. Nos encontramos con otra de tantas carreteras de la extensa red de carreteras de Castilla y León que precisa arreglarse, pero que no sabemos por qué pero no se arregla. Y como ya no hay plan de carreteras, pues... pues nada.

La BU... la Burgos 703 transcurre por Alcocero de Mola y las pedanías que forman el Ayuntamiento del Valle de Oca. Este tramo soporta cada día el paso de más de un centenar de camiones cargados hasta arriba y esta vía es esencial para la movilidad de los residentes de la zona, el transporte agrícola y ganadero, así como para el tránsito de vehículos pesados procedentes de las carreteras... canteras cercanas -perdón-.

Además de deteriorarse a diario el asfalto, al ser tan estrecha la calzada, provoca que cruzarse con un camión suponga un... un grave problema de seguridad. Algunos tramos carecen de arcenes y en ciertos puntos la vía se estrecha a un solo carril, lo que presenta un riesgo para la seguridad vial importante. Presenta un estado de conservación deficiente con numerosos baches, grietas, tramos sin arcenes y estrechamientos que dificultan el paso simultáneo de vehículos, representando un... un riesgo para la seguridad vial. El alcalde de Valle de Oca ha manifestado en varias ocasiones la preocupación por el peligro que supone mantener esta vía en condiciones "malísimas", como ha dicho él.

Esta proposición no de ley creo que ustedes la... la presentaron en junio del año del año pasado, si no me equivoco; 10 meses después llega esta propuesta a esta Comisión. Desde esa fecha hasta ahora no se supo nada, hasta que el consejero de Movilidad anunció el ocho de abril de este año que se iba a licitar un nuevo proyecto para una intervención de mayor calado en la BU-703, que incluiría la mejora del firme y el ensanchamiento de la vía en tramos críticos.

Dado que el deterioro progresivo de la BU-703 afecta negativamente al tejido social, económico y demográfico del entorno rural del Valle de Oca, se hace imprescindible acometer de forma urgente una actuación integral de mejora de esta



infraestructura, que no sabemos si llegará o no, porque, como estamos en... en período de propuestas preelectorales, pues... pues no sabemos.

Desde Vox creemos que la Junta de Castilla y León tiene que garantizar la seguridad en las vías que transcurren por la Comunidad y, si esta es una vía que está en tal mal estado, la Junta tiene que darle prioridad. No nos valen los anuncios preelectorales -como he dicho- del consejero de Movilidad, otro más, como pudiera ser este caso y que tiene toda la pinta.

Por nuestra parte, seguiremos trabajando para exigir que se garantice la seguridad vial para la calidad de vida del... para mejorar la calidad de vida de los habitantes del valle de Oca y fomentar así el desarrollo económico y social de la comarca mediante la mejora de una infraestructura clave para la región. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor procurador don José Alberto Castro Cañibano.

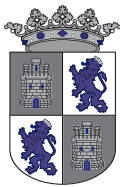
EL SEÑOR CASTRO CAÑIBANO:

Muchas gracias, presidente. Señor Puente Alcaraz, le agradezco el tono, y mi intervención es tendiendo la mano a buscar un acuerdo, que es lo que realmente nos piden los ciudadanos del valle de Oca.

Cuando hablamos de prioridades, ustedes, del Partido Socialista, saben lo que es; el resto, no. Bueno, el señor Igea estuvo un rato y debería de haber aprendido un poco, se ve que no le cundió estar en el Gobierno. Cuando uno está en el Gobierno, tiene que priorizar, tiene que priorizar. Las necesidades son enormes -usted lo ha dicho-: son 30.000 kilómetros en una Comunidad tan grande como Portugal, somos tan grandes... somos la región más grande de toda Europa. Y, sin embargo, tenemos una financiación... una infrafinanciación que realmente nos hace no llegar a donde tendríamos la intención de llegar.

Cuando hablamos de priorizar, cuando hablamos de la situación de las carreteras, es verdad que hay muchas carreteras que se encuentran en una situación precaria. Y la intención de la Junta de Castilla y León sería actuar en todas ellas, pero ¿dónde está el problema? Obviamente, en la escasa financiación que tenemos. Y para esto estamos priorizando: priorizamos desde el punto de vista técnico, priorizamos buscando soluciones que nos permitan llegar a un horizonte de... temporal mayor e intentamos, en algunos casos, poner parches para intentar luego en el futuro mejorar esa infraestructura y, sobre todo, mejorar la seguridad viaria.

Cuando hablamos de 30.000 kilómetros, son muchos. Y yo, cuando la Junta, los técnicos y el consejero habla de inversiones importantes, no es propaganda, es una realidad. La realidad es la que es: la carretera está mal, eso es indiscutible. Por eso tendamos la mano a buscar la mejor solución posible. La Junta no descarta en hacer una conservación puntual necesaria en aquellos sitios donde haya un bacheo, donde veamos fisuras, en las cuales actuaremos con la mayor rapidez posible. Pero la Junta establece que debemos establecerla como prioritaria y que seamos un poco ambiciosos. Y en eso estará usted de acuerdo: debemos buscar la posibilidad de



buscar y ampliar las... el ancho de las calzadas; de pasar de 6 a 7 metros significa mejorar en seguridad, y eso es indiscutible. Y yo por eso le tiendo la mano a que lleguemos a un acuerdo en una propuesta que debamos hacer una enmienda para intentar llegar a ese acuerdo.

Yo creo que los... las reformas de carreteras se tardan tiempo, y una cosa es una conservación, que se hace con los elementos técnicos de la Junta, y otra cosa es una actuación prioritaria, o sea, una actuación singular, que en el cual tenemos que ensanchar y tenemos que ampliar. Y eso necesita indiscutiblemente -usted me da la razón- un proyecto. Y por eso el propio consejero se compromete a sacar a licitación ya ese proyecto, que nos permita ya determinar cómo arrancar y que sea lo antes posible realidad la mejora que nos piden los ciudadanos y que, indiscutiblemente, también lo piden los técnicos de la Junta de Castilla y León y dicen que es urgente. Por eso dejemos de hablar de propaganda; hablemos de urgencia.

Ustedes tienen que priorizar, y yo siempre me acuerdo de la 631, una carretera de Zamora que es una carretera nacional y que lleva... llevamos años pidiendo que se amplíe, se está actuando y no se está ampliando. Ya me gustaría a mí que se ampliase. Y por eso... y yo entiendo que el Gobierno de España prioriza, pues claro que prioriza; ellos tienen que tomar sus propias decisiones. ¿Pero nos gustaría llegar al cien por cien de las carreteras en 4 años? Hombre, indiscutiblemente sí. O sea, a nosotros nos gustaría, pero simplemente no lo podemos hacer por no falta de... de intención, sino por falta de financiación. Y así tenemos a los propios delegados, a los propios alcaldes, la mayor parte de los alcaldes -dennos la razón- son del Partido Popular, y que presionan e indican que es necesario actuar en muchas carreteras de nuestra Comunidad. Y en eso indiscutiblemente la Junta actúa; yo le invito a que vea las actuaciones que hemos hecho en los últimos años, pero nos faltan y nos siguen faltando muchas.

Por eso yo le tiendo la mano. Busquemos un acuerdo, busquemos un acuerdo de... de esperanza sobre todo a la gente que utiliza todos los días esa carretera, y que intentaremos que, trabajando todos de forma conjunta, podamos llegar a un... a un acuerdo.

Y voy a finalizar diciendo algo que... que ya lo hemos dicho -yo, personalmente- y voy a rebatir lo que dicen algunos portavoces que han hablado antes que yo: eso de que no pagamos por utilizar las carreteras me parece a mí... coja usted un informe y diga cuánto pagamos. De cada vez que llenamos el depósito, tenemos un impuesto indirecto que supera más del 50 % de lo que gastamos. Coja el informe que ha dicho... hay un informe de hace poco -se lo voy a mandar- en el cual determina cuánto le sale a una persona, a un usuario, cada kilómetro cuánto paga y cuánto recauda el Estado para cuando yo utilizo... arranco mi vehículo y utilizo las carreteras. Ya lo pagamos, no están regalándonos nada. Cada... cada ciudadano, cada vez que llena el depósito, solo de impuestos indirectos está pagando una auténtica millonada -estamos hablando de miles de millones de euros-. Y que realmente el que quiera poner impuestos que lo diga; desde nuestro partido, indiscutiblemente, no.

Pero yo voy a proponer ya... -zanjando el tema- propongo esta enmienda: "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León, una vez que se disponga del proyecto, se licite a la mayor brevedad posible el contrato para la...



para ejecutar las obras de la carretera Burgos 703, de Valle de Oca, en la provincia de Burgos, para mejorar esta infraestructura que permita el adecuado tránsito de vehículos”. Esta es mi propuesta, esperemos que la acepten y que demos un mensaje de esperanza, de urgencia y necesidad; indiscutiblemente, este grupo lo... lo entiende así, el Gobierno lo entiende así con las declaraciones que ha hecho el propio consejero. Y esperemos que lo antes posible se empiecen las obras. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. Para cerrar el debate y fijar el texto definitivo de la resolución que propone, tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos, don Jesús Puente Alcaraz.

EL SEÑOR PUENTE ALCARAZ:

Muchas gracias, presidente. Muchas gracias a todos los portavoces que han intervenido por el tono y por la disposición a seguir avanzando.

Señor Igea, el déficit de inversiones pues es clarísimo. Y fíjese que aquí estamos hablando de 13 kilómetros nada más; estamos pidiendo, incluso si me apuran, hasta de 5 kilómetros nada más, para lo que es la conservación. Y es verdad: si el mantenimiento fuera más frecuente, seguro que la inversión –millonaria necesaria a veces– sería menor, porque no habría que afrontar reparaciones estructurales. Si vamos dejando el mantenimiento, lo vamos dejando, lo vamos dejando, no lo hacemos.

Y el concepto de urgencia lo mencionó el propio consejero, no fui yo. Yo simplemente me he hecho eco y aquí se ha vuelto a poner sobre la mesa por parte del Partido Popular. Es decir, efectivamente, cuando la planificación pública no se realiza, no se ejerce, aparece lo urgente –esto es así–, y vamos a matacaballo después a intentar solucionar algo donde nos encontramos con una infraestructura que ya es intransitable porque no hemos hecho ese... el mantenimiento... el mantenimiento anterior, entre otras cosas, como bien dice la señora Gallego, porque el plan autonómico de carreteras pues la verdad yo creo que no es ni papel mojado, porque ni siquiera está redactado, y esto los impide después priorizar. Si no tenemos un plan, es que no hay diagnóstico, no hay necesidades, no hay priorización de necesidades y no hay presupuesto asignado para afrontar esas priorizaciones. Entonces aquí tenemos un problema muy serio, que lo ponemos hoy aquí concretamente con estos 5... 13 kilómetros, pero que afecta a todas las carreteras. Y cada vez que hablemos de ello, pues vamos a tener este problema. Así que, pues también gracias por su apoyo.

La señora Suárez Villagrà también... no sé, creo que se ha manifestado a favor. Creo que tenemos precisamente... parecía a veces en un momento que habíamos preparado juntos la defensa y el posicionamiento –les puedo asegurar que no–. Pero es que es tan evidente que yo creo que todos los grupos aquí en el diagnóstico estamos todos completamente de acuerdo de que... de que, vamos, que todos vemos al rey desnudo, al menos en esta infraestructura. Me imagino que votará también a favor, y se lo agradecemos.



Señor Alberto Castro, prioridades –ya se lo he dicho– hay que tenerlas. Para priorizar se necesita planificación, y da la sensación de que esa asignatura está todavía pendiente. La pregunta es si esta infraestructura estaba planificada o no; yo creo que no estaba planificada. De hecho, le acabo de comentar que en dos mil veintiuno, precisamente, preguntamos si había planificada alguna propuesta de mantenimiento –ya no hablamos de...–, y no, no había. O sea, 4 años sin... sin hacer mantenimiento. Nos pasa en todas las vías que conocemos; si no mantienes, y además con esta frecuencia de vehículos pesados, es complicado, ¿no?

Y estos 5 kilómetros que se han vuelto intransitables, aunque sea eso, ya se podía haber hecho. Yo creo que es una priorización más que necesaria. Entonces, yo creo que eso, de hecho, no hace falta ni pedir permiso. Esa planificación para la conservación hágase ya. ¿Que es verdad que hay que ampliar algunos tramos de 5 a 7 metros? Eso no cabe duda; eso es lo planificable. Y yo creo que, en ese sentido, ahí podemos ponernos de acuerdo.

Ahora bien, esta propuesta que me hace no me ha dejado claro si es de sustitución o de adición; yo se la voy a plantear como de adición, porque en nuestra propuesta claramente el primer punto lo que va es hacia la conservación inmediata, ya. Y esta hay que hacerla ya, no hay que esperar más. Yo le puedo aceptar el texto tal y como lo ha leído de la segunda parte, pero como una adición.

Entonces, quedaría la redacción... –yo no sé si tengo que leer los 2 puntos– y la redacción se quedaría como sigue. En primer lugar tendríamos que “Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a realizar de forma inmediata las obras de la carretera Burgos 703 en el Valle de Oca, en la provincia de Burgos, para dotar a la indicada vía de un estado de conservación que permita el adecuado tránsito de vehículos”. Y el segundo punto sería: “Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León, una vez que se disponga del proyecto, se licite a la mayor brevedad el contrato para ejecutar las obras de la carretera Burgos 703 en el Valle de Oca, en la provincia de Burgos, para mejorar esta infraestructura, que permita el adecuado tránsito vehículos”.

Yo creo que aquí abordamos, con estas dos, precisamente... y conservar ya, no hay que esperar, no hay que esperar, hay que conservar ya; y, por otro lado, que se pongan ya a cambiar la estructura, que, si no, nos encontramos en la misma situación en poco tiempo. Así que, con esto, quedaría, desde mi punto de vista, cubiertas las dos fases, que creo que deben de comenzar ya. Al menos la primera. Muchas gracias.

Votación PNL/000989

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. Concluido el debate, sometemos... procedemos a someter a votación la proposición no de ley. ¿Votos a favor? Dieciocho; unanimidad. No hay votos en contra y no hay abstenciones, por lo tanto, se aprueba por unanimidad.

PNL/001315

Siguiente punto del... el segundo punto del orden del día: **Proposición no de ley, PNL 1315, presentada por el Grupo Parlamentario Vox Castilla y León, instando**



a la Junta de Castilla y León a que... a que su vez inste al Gobierno de España a ejecutar, de forma inmediata, las labores de mantenimiento, reparación, saneamiento y, si fuera necesario, mejora de las carreteras Nacional 621, N-625, con especial atención al tramo que discurre desde la localidad de Cistierna a la de Riaño, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 400, del veintisiete de marzo de dos mil veinticinco.

Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra, en representación del grupo parlamentario proponente, el procurador don Miguel Suárez Arca, por un tiempo máximo de diez minutos.

EL SEÑOR SUÁREZ ARCA:

Muchas gracias, señor presidente. Buenos días, señorías. Bueno, me gustaría pensar, antes de empezar la exposición de esta... de esta proposición no de ley, que seremos capaces, también en este caso, de alcanzar un acuerdo entre los diferentes grupos de esta cámara, dada la necesidad de conservación, en este caso, de una carretera que pasa por nuestra tierra, también por otras Comunidades Autónomas limítrofes, pero, en este caso, competencia del Gobierno de la Nación, y no del Gobierno de la Junta de Castilla y León.

No sé si es por todos conocido los tramos de los que hablamos en esta proposición no de ley, los tramos de la nacional 621 y la nacional 625, que pasaré a detallar para aquellos que sean desconocedores de la misma. La nacional 621 es la carretera nacional que une León con Unquera, que se encuentra en Cantabria, al este de la frontera con Asturias; y la nacional 625 es aquella que une Mansilla con Arriondas, en Asturias. Son dos de las nacionales que cruzan la cordillera Cantábrica, al norte de la provincia de León, y probablemente dos de las nacionales más bonitas de recorrer en esa zona de España. Dos nacionales que tienen un tráfico importante, importante sobre todo a nivel turístico a día de hoy, que se fusionan en su tramo entre Cistierna y Riaño, que es el tramo al que damos especial atención.

Este tramo es un tramo que yo recorrí hace unos meses en coche, pero que he recorrido en otros momentos de mi vida con la moto, y es un tramo que, precisamente, para el recorrido de motoristas presenta una serie de dificultades y una serie de problemáticas muy especiales. Todos los que hayan circulado en moto por las carreteras de España saben los riesgos que presenta la conducción en motocicleta para cualquiera de los... de los motoristas; dificultades añadidas con el asfalto mojado; dificultades añadidas, por supuesto, con las placas de hielo; dificultades añadidas, por ejemplo, con las hojas en la calzada o con las pinturas en la calzada que pueden producir deslizamientos y accidentes; y también dificultades añadidas con los baches, con el mal estado del firme, y... y también con aquellos parches que muchas veces se utilizan para conservar estos firmes, que producen que la carretera sea de mayor dificultad, incluido, por supuesto, los riesgos que suponen los quitamiedos para los motoristas y los riesgos de cercenamiento de miembros en casos de accidente.

Esta carretera es una carretera por la que circulan muchos motoristas a lo largo del año, que además nos permite llegar a uno de los que probablemente podamos considerar parajes más pintorescos y de mayor belleza que tenemos en León, que



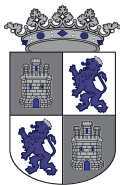
es el pantano de Riaño; un paraje de evidente... un paisaje... un paisaje humano, podríamos definir, dado que no es un paisaje natural, es un embalse artificial, pero que es una muestra de lo que es la semilla de la mayor parte de las civilizaciones, que es el control del agua. Y el paraje natural que se ha conservado y que se ha puesto de manifiesto gracias al pantano de Riaño para todos los leoneses y para todos los españoles es un paisaje que merece la pena conservar, y que también merece la pena que sea accesible a aquellos que quieran visitarlo. Y su accesibilidad ahora mismo sí que es cierto que se encuentra, si no en riesgo, al menos en una situación precaria.

La situación de la carretera, sobre todo en el tramo de Cistierna a Riaño, no es la adecuada; la situación del firme es precaria y pone en riesgo la circulación, sobre todo -como les digo- de motoristas, pero también de aquellos que circulen con el coche. Este tipo de carreteras en invierno son complicadas de recorrer: presentan muchas caras norte, caras húmedas, y que además mantienen el hielo a lo largo de todo el día, y que pueden poner en riesgo la circulación de los... de los motociclistas y también de los conductores de vehículos de cuatro ruedas.

En cualquier caso, nosotros pretendemos que el Gobierno de la Nación, instado por la Junta de Castilla y León, proceda a la conservación, a la reparación y el saneamiento de toda la nacional, no solo del tramo que hay entre Cistierna y Riaño, pero sí que preste especial atención a este dada su importancia turística en la provincia de León y la importancia para aquellos que circulan por él, dado que el volumen sobre todo en motoristas que circulan por este tramo es muy importante.

Ya les digo antes de dar paso a las exposiciones que ustedes puedan hacer, por un lado, que -como les he comentado- espero que seamos capaces de alcanzar un acuerdo en este punto; y que en el párrafo cuarto existe una pequeña errata de la exposición de motivos, donde hablamos de "fiordos noruegos", no obviamente... de León, todavía no hemos sido capaces de traer Noruega a León, estamos trabajando en ello. Son conocidos como "fiordos leoneses" precisamente por su parecido con... con los fiordos noruegos a nivel estético.

Por lo tanto, espero que seamos capaces de alcanzar este acuerdo. Creo que es por todos conocido la situación de esta carretera. Es una carretera que en gran medida pone en riesgo la salud de los que circulan por ella -sobre todo aquellos que circulan en motocicleta, y como consecuencia también de aquellos que circulan en coche porque comparten la calzada con los motoristas-, que realmente creemos que deben tener un firme al nivel de lo que podemos encontrar cuando terminamos esa carretera en Riaño y encontramos la... el bello... el bello paraje que supone uno de los elementos que sirven de semilla de las civilizaciones -como le he dicho-; y además que sirven para indicar algo que es especialmente importante en España, dada... dado que la gestión del agua, a lo largo de toda nuestra historia -ya en la época en la que... en la que la península ibérica pertenecía a Al Ándalus y todo el desarrollo de agua y de riego que se realizó en ese tiempo, como en todos los siglos posteriores-, ha sido probablemente el elemento principal de crecimiento y de desarrollo en la península ibérica: la gestión del agua, el control del agua y la transformación de enormes terrenos de secano en terrenos de regadío gracias a la... a la recepción de este agua.



El pantano de Riaño es uno de los... uno de los pantanos más espectaculares probablemente que hay en España, y su valor como elemento turístico para León es incuestionable, por lo tanto creemos que la conservación y la mejora de esta calzada, de esta vía, para poder llegar a este pantano y también para los tramos que continúan es imprescindible. Quedo a la espera de lo que nos puedan comentar el resto de grupos, y muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Mixto, y por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor procurador don Francisco Igea Arisqueta.

EL SEÑOR IGEA ARISQUETA:

Bien. Muchas gracias. Bien, señor Suarez Arca, he de decirle que me trae un cierto grado de nostalgia esta proposición. Corría enero de dos mil diecinueve y yo era diputado en el Congreso y ya solicitamos por escrito la mejora de la nacional 621. Por otra parte, Riaño es el primer pueblo que visité oficialmente como vicepresidente, me acuerdo bien de aquel día... y de la carretera. Dio la casualidad, además, que encontramos un incendio por el camino, así que no es fácil de olvidar.

Y, efectivamente, es necesario su mejora y es necesario rehabilitar la carretera para evitar que siga dentro de las carreteras de riesgo. En el informe de RACE se señala también como una de las carreteras de riesgo nuestra Comunidad. Y como muy bien se señalado aquí previamente, cuando uno pasa por el Gobierno -cosa que no todos han hecho, ¿verdad?; alguno sigue de meritorio y algún día llegará al Gobierno-, cuando uno pasa por el Gobierno pues aprende a... a priorizar.

Se ha dicho y se ha dicho... en fin, que ya se pagan las carreteras. Pues sí, efectivamente, hay varias maneras de pagar las carreteras. De hecho, en Castilla y León hay una peculiar que se llama "peaje en la sombra"; no sé si lo saben los ciudadanos, pero es importante. Las autovías de esta Comunidad se han hecho con un sistema de peaje en la sombra, que quiere decir que los castellanos y leoneses pagamos el tránsito de otros señores, que pagamos a las empresas constructoras por el número de coches y camiones que pasan, y lo pagamos no los que pasan, sino los ciudadanos de Castilla y León. Es una de las cosas que se aprende, señor Cañibano, cuando uno está en el Gobierno y no de meritorio. Hay que... todo llegará, todo llegará, señor Cañibano.

Pero también se aprende, por ejemplo, que hay quien se niega... se dice: se paga suficiente. Bueno, oiga, yo... yo he oído al señor Carriedo -hace unos meses, pocos- negarse a bonificar los peajes. Parece ser que, oiga, también está de acuerdo conmigo el señor Carriedo a ese respecto, ¿no?, que el propio señor Carriedo se ha negado a bonificar los peajes de las autopistas. Por lo tanto, pues es verdad, hay sitios en los que se paga por pasar y sitios no... pero el hecho cierto es que nada es gratis y todo cuesta dinero, y por eso hay que -como muy bien decía, el señor Cañibano- pues establecer preferencias, y esta, sin duda, es una ellas por todas las razones que usted ha expuesto, y por eso votaremos a favor.

**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, señor Suárez Arca, nosotros estamos de acuerdo en el contenido, porque, de hecho, ya el procurador Luis Mariano Santos ya lo trajo aquí de forma reiterada, también, a estas Cortes. En el dos mil dieciocho se hacía eco de la situación en que se encontraban las dos carreteras, la nacional 621 y la nacional 622. Si bien, posteriormente, como alcalde, pues ha hecho esas reivindicaciones debido a la situación evidente que tiene la misma a su paso por Cistierna.

Y es que ya en el dos mil dieciocho nosotros decíamos pues que había que reclamar a... al Ministerio -en ese caso era de Fomento- la situación lamentable en la que se encontraba la misma. Es decir, por las razones que... que son objetivas y que se han expuesto aquí, es decir, si la nacional 621, León-Cantabria, y la nacional 625, que es la de Mansilla de las Mulas-Asturias, pues vertebraban esa montaña oriental, con toda su belleza paisajística, turística y hacia un lugar pues atractivo. Pero, claro, las infraestructuras y las carreteras tienen que acompañar para que el turismo, bueno pues, primero, sea atractivo y, segundo, sea seguro. Es decir, los Picos de Europa, que es la antesala -como bien decía-; pues ese embalse de... de Riaño, que es verdad que... que son los fiordos leones, y con orgullo lo decimos, por la... el agua y por... y por lo que supone para... para la zona; pero también con el sacrificio personal que tuvieron para muchas familias al verse, bueno, pues, inundados nueve pueblos para hacer posible la construcción de dicho embalse.

Dicho esto, pues en ese momento ya se le recriminaba al Partido Popular la inversión que había tenido de las carreteras en la... en la zona de Asturias y la zona cántabra para el acceso a... a lo eran los Picos de Europa, y que la falta de esas inversiones, de tener bien esas carreteras, lo que daba lugar es que, bueno, pues, el turismo viniera de un lado o no viniera de otro y cómo afectaba en todo caso al porcentaje que... que se observaba de los mismos. Es decir, en ese momento, y que es más o menos similar, pues podemos decir que el 37 % venía de la zona cántabra, el 12 % venía de León y el 50 % venía de la parte asturiana como consecuencia de que la situación de las carreteras ya era bastante deficiente en aquel momento, lo cual induce a que sea más o menos atractiva una zona para la visita y la utilización de estas vías de comunicación.

Pero, más aún, en el dos mil veinticuatro pues, evidentemente, todos los alcaldes han salido a reclamar la necesidad del arreglo de las mismas. Lo ha hecho -como digo- pues el... el portavoz de... de la Unión del Pueblo Leonés, en el caso del alcalde de Cistierna, cuando vino a decir pues que esta situación era insostenible para el propio municipio por los parches, por los baches, que la... la pequeña reparación que se hizo de 300.000 euros pues no venía a... a dar una solución al problema que se había detectado y que habían denunciado de forma constante y continua en esas nacionales 621 y 625.



También lo hacía el alcalde de Riaño, que lo calificaba como carreteras tercermundistas; el alcalde de Crémenes, que decía que ni internet ni buenas comunicaciones; el alcalde Burón, que decía “insufribles por el mal estado” y que, además, bueno, pues se agravaban como consecuencia de la mala climatología que tenían y que entonces, bueno, pues esto no parecía muy atractivo –como hemos dicho– a la entrada al Parque Nacional de Picos de Europa.

También el de Boca de Huérgano decía pues, evidentemente, que la comarca pues era un referente para el turismo de moto y que se estaba observando que llegaban pues motoristas ingleses, holandeses y, claro, este... este estado de las carreteras pues era más bien pues muy lamentable y que había que tomar decisiones si se quería realmente apoyar al mundo rural y al turismo que con ello suponía este alivio.

El alcalde de Valdepolo también hablaba de patatal. Es decir, son claros ejemplos de quien vive allí, de quien busca que estas vías de comunicación sean pues no solo seguras, sino también un mecanismo para que el turismo pueda acceder pues con todas las condiciones y dar la calidad que se merece y, sin embargo, bueno, pues, se va mirando hacia otro lado y se va evitando solucionar, sino son con parches –como hemos dicho– los que se adoptaron, con una medida puntual de 300.000 euros, que no ha solucionado pues ni el asfaltado ni las curvas ni la peligrosidad. Se pone el énfasis en esta proposición, o así lo entiendo, con el tema de los motoristas, que sería extrapolable a cualquiera que circula por las mismas.

Claros defensores de... de nuestra tierra, de cualquiera que pasee, circule por... por la misma para que pueda no solamente vivir en condiciones de igual, sino también disfrutar de todo el paisaje, de todo lo bueno que tenemos. Así que nuestro apoyo a la misma en base a... a que ratificamos la proposición que nosotros ya hicimos en el dos mil dieciocho. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

LA SEÑORA PELEGRINA CORTIJO:

Gracias, presidente. Se suma Vox a la línea marcada por el Partido Popular de Castilla y León en esta Comisión y en sus continuas exigencias al Gobierno de España: de tres proposiciones no de ley incluidas en el orden del día de esta Comisión, dos de ellas están dirigidas al Gobierno de España.

Los más de 11.000 kilómetros de carreteras de titularidad autonómica no deben ser suficientes para que sean debatidas y propuestas las necesidades reales de mantenimiento, conservación y modernización de nuestras carreteras, que –les recuerdo– son las peores de toda España gracias al Gobierno de Mañueco, y acumulan el mayor déficit de inversión del país, con más de 1.700 millones de euros.

Instan a la Junta de Castilla y León a dirigirse al Gobierno de España a ejecutar de manera inmediata las labores de mantenimiento, reparación, saneamiento y mejora de las carreteras de la... la nacional 621 y la N-625, especialmente en el tramo



entre Cistierna y Riaño. Hablan en su exposición de motivos de los parches que ha ido haciendo el Ministerio de Transportes. Usted habla de parches y los Socialistas de Castilla y León vamos... vamos a hablar de la inversión que realiza el Gobierno de España en las carreteras de León.

El veintiocho de abril de dos mil veintidós: MITMA licita las obras de rehabilitación del firme de las carreteras N-625 y N-621 a su paso por Cistierna. El presupuesto de licitación es de cuatrocientos treinta y nueve... cuatrocientos treinta mil -perdón- noventa y cuatro euros. La actuación se incluye dentro del programa de conservación y mantenimiento de la red de carreteras del Estado, a través del cual MITMA ha invertido más de 90 millones de euros desde junio de dos mil dieciocho en la provincia de León.

Once de agosto de dos mil veintidós: MITMA adjudica por 342.000 euros las obras de rehabilitación del firme de las carreteras N-625 y N-621 a su paso por... por Cistierna.

Dieciocho de agosto de dos mil veintidós: MITMA formaliza por 342.000 euros las obras de rehabilitación del firme de las carreteras N-625 y N-621 a su paso por Cistierna.

Veintiocho de octubre de dos mil veintidós: MITMA licita las obras de rehabilitación del firme de la N-625 entre Mansilla de las Mulas y Cistierna por más de 8.000.000 de euros. La actuación contribuirá a la mejora de la seguridad vial, además de a la necesaria preservación del patrimonio viario. Dentro del programa de conservación y mantenimiento de la red de carreteras del Estado, MITMA ha invertido más de 108 millones de euros desde junio de dos mil dieciocho en la provincia de León.

Quince de marzo de dos mil veintitrés: MITMA adjudica por 6,77 millones de euros las obras de rehabilitación del firme de la nacional 625 entre Mansilla de las Mulas y Cistierna.

Veinticuatro de abril de dos mil veintitrés: MITMA formaliza por 6,77 millones de euros un contrato para la rehabilitación de la carretera N-625 entre Mansilla de las Mulas y Cistierna.

Quince de abril de dos mil veinticuatro: obras de rehabilitación del firme de la nacional 625 entre Cubillas de Rueda y Cistierna.

Dieciocho de julio de dos mil veinticuatro: Transportes adjudica por 44 millones de euros dos contratos de conservación de carreteras en la provincia de León. Los trabajos, con una duración inicial de tres años, se enmarcan en el programa de mantenimiento de la Red de Carreteras del Estado para garantizar las condiciones de circulación, vialidad y seguridad.

Ocho de abril de dos mil veinticinco: Transportes reanuda las obras de rehabilitación de la carretera N-625 a lo largo de 43 kilómetros entre Mansilla de las Mulas y Cistierna.

Las mejoras que reclaman en la... en la nacional 621 y en la 625 están incluidas en los contratos de conservación de las carreteras en la provincia de León que el Ministerio adjudicó en julio de dos mil veinticuatro. Trabajos -como ya he



dicho anteriormente- que tienen una duración inicial de 3 años, con posibilidad de prórroga de 2 años más y otra adicional de 9 meses, con el objetivo de garantizar las condiciones de circulación, validez y seguridad. El Gobierno de España está claro que cumple con León. No puede decir lo mismo el Partido Popular, que nunca hizo nada con esta infraestructura.

Sí que nos interesa saber cuál va a ser el... cuál va a ser el sentido del voto del Partido Popular, que ha enmendado la primera proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista, en la que instábamos a la Junta de Castilla y León a realizar de forma inmediata las obras en la BU-703, en el Valle de Oca, cuestionando la petición de la inmediatez, y que en esta proposición no de ley, en la que se insta al Gobierno de España a ejecutar de forma inmediata la N-621 y 625, estoy segura que el Grupo Parlamentario Popular no va a poner ninguna pega a que se ejecute de manera inmediata.

Desde el Grupo Parlamentario Socialista le vamos a presentar una enmienda al Grupo Parlamentario Vox, que sería la siguiente: "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a continuar manteniendo en los contratos de conservación de las carreteras en la provincia de León la mejora de las carreteras N-621 y N-625". Nada más. Y gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

LA SEÑORA RINCÓN IGLESIAS:

Gracias, presidente. Buenos días, señorías. Comenzamos esta intervención manifestando que nuestro grupo parlamentario va a votar a favor de esta proposición no de ley presentada referida al estado de las carreteras nacionales en el tramo que discurre por nuestra Comunidad Autónoma siguiendo el curso del río Esla. Porque, señorías, es evidente y es palpable que el estado del firme en este tramo es muy mejorable. Quien haya transitado por las mismas recientemente podrá constatar que no cumple con los estándares de calidad ni de seguridad que los ciudadanos de Castilla y León o cualquier otro ciudadano -como decíamos, es un paraje muy turístico- y que transite por la misma merecen. Y esta situación no es nueva ni es desconocida, sino que responde a una falta sistemática de inversiones por parte del Gobierno de España en las infraestructuras viarias de nuestra Comunidad.

Queremos dejar claro que aunque las carreteras estatales no sean competencia autonómica, sí son, sin ninguna duda, de nuestra incumbencia. La vertebración de nuestro territorio, la movilidad de nuestros ciudadanos, el impulso a nuestras comarcas rurales dependen en gran medida de una red viaria estatal adecuada, moderna y también bien mantenida.

Por eso, compartimos la reclamación de que el Gobierno de España debe dotar a Castilla y León de unas infraestructuras acordes y a las necesidades del siglo XXI. Y no pueden seguir aplicando esos criterios discriminatorios que benefician siempre a



determinadas Comunidades Autónomas en detrimento de otras. No lo decimos como una cuestión de opinión: los datos son claros y los datos son objetivos. Y es que el Gobierno central dispone de un presupuesto para la Dirección General de Carreteras por importe de 2.200 millones de euros, y, de esa cantidad, solo 367 millones se destinan a Castilla y León, pese a que casi el 25 % de las carreteras estatales discurren por nuestra Comunidad Autónoma, y, además, soportan más del 67 % del tráfico rodado de la Comunidad.

Esta infrafinanciación sistemática es un agravio que, señorías, no podemos aceptar. Castilla y León no debe ser más, pero tampoco –como decimos en otras ocasiones– debe ser menos que nadie. Es más, las diferencias de criterios en la inversión son flagrantes: mientras que, por ejemplo, en dos mil veintiuno el Ministerio de Transportes destinaba más de 73 millones de euros a tan solo 17 kilómetros de la N-625, en el desfiladero de La Hermida, provincia de Cantabria –cantábrica–, prácticamente nada se destinaba y nada se invertía en León en el mismo eje viario. Y, además, no podemos olvidar que ya en dos mil ocho, bajo la presidencia de Zapatero, se adjudicó la redacción y el estudio informativo para el acondicionamiento de la N-625 entre Mansilla de las Mulas y Cistierna, aquel proyecto que contemplaba actuaciones de gran envergadura, incluyendo 14 variantes de población, entre ellas la de Cistierna. ¿Y qué ha ocurrido 15 años después? Pues que ese ambicioso proyecto ha quedado reducido a una mera rehabilitación estructural del firme, muy lejos de las expectativas creadas.

Y, frente a esa pasividad del Gobierno de España, es la Junta de Castilla y León quien tomó la iniciativa ejecutando la variante de Cistierna entre dos mil siete y dos mil once, con más de 13 millones de euros de inversión financiados con Fondos MINER. Una variante que hoy atiende esencialmente al tráfico de la carretera nacional N-625 y que garantiza la continuidad viaria de la zona. Es más, para completar este proceso y facilitar la cesión de la antigua travesía al Ayuntamiento de Cistierna, sería necesario que el Gobierno de España asumiera la titularidad del tramo de la CL-626, que cumple hoy con la función de variante. Y por parte de la Junta de Castilla y León no existe ningún inconveniente: ese cambio de titularidad le vemos totalmente viable; pero debe ser impulsado por la Administración central.

Señorías, Castilla y León es una tierra extensa, vertebrada, y, gracias al esfuerzo de sus habitantes, de sus municipios, de sus alcaldes y, en muchas ocasiones, también gracias a esa acción decidida del Gobierno autonómico, se hacen las cosas bien, se intenta mirar por esa seguridad viaria de nuestros ciudadanos. Pero no podemos consentir que se perpetúe esa marginación que nuestra Comunidad está sufriendo en las inversiones del Estado y en nuestra red viaria.

Por todo ello, reiteramos que apoyaremos esta iniciativa; porque entendemos que es una reivindicación justa y que es necesaria. 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 Miguel Suárez Arca.



EL SEÑOR SUÁREZ ARCA:

Muchas gracias, señor presidente. Señorías, en primer lugar, gracias a los que han manifestado su voto a favor de esta... de esta PNL, por la que entendemos que va a salir adelante al menos con los votos del Partido Popular, del Grupo Mixto y de UPL-Soria ¡Ya! No sabemos cuál va a ser la posición del Partido Socialista, aunque entendemos que será... rondará una abstención, más allá de un voto en contra.

Sí que quiero hacer alusión a ciertas cosas que se han dicho aquí y que creo que es importante tener en cuenta. En primer lugar, que me gustaría haber tenido acceso al texto de la propuesta de enmienda del Partido Socialista, dado que nosotros no tenemos un problema específico con instar al Gobierno de la Nación o al Gobierno de la Junta de Castilla y León. Es dependiente de quién tenga la competencia al respecto. Le puedo poner ejemplos. Yo mismo en esta Comisión, junto con mis compañeros de grupo, tenemos propuestas de resolución donde se insta al Gobierno de la Junta de Castilla y León, por ejemplo, al respecto de la CL-631 y la CL-626 de... en su tramo desde Ponferrada hasta Asturias. Por lo tanto, no tenemos problema en instar a la Junta de Castilla y León. La que ha venido a debate es esta, donde se insta al Gobierno de la Nación, que es el competente respecto a las carreteras nacionales. El día que debatamos sobre aquello donde instamos al Gobierno de la Junta de Castilla y León, obviamente, cada uno fijaremos posición a ese respecto. Yo creo que todos somos conscientes del estado de la carretera.

Señor Igea, gracias por su apoyo. Bueno, si además usted tuvo la concreción de que fue el primer lugar que visitó en su período como vicepresidente, y que, además, ya lo defendieron en dos mil diecinueve, es lógica su posicionamiento.

Pero aquí tenemos un buen ejemplo: ustedes lo propusieron en dos mil diecinueve, UPL lo propuso -según ha dicho la señora Gallego- en dos mil dieciocho, estamos en dos mil veinticinco teniendo que volver a proponerlo. Por lo tanto, lo que es evidente es que, pasase lo que pasase en aquellas votaciones en su momento, esto no se ha hecho o se ha hecho a partes; se ha hecho a partes y no se ha llegado al desempeño que creemos necesario.

Esto es importante porque esta petición, si empezamos a retrotraernos, no solo la encontramos en dos mil diecinueve y en dos mil dieciocho, sino que la encontramos previamente también. Y ahí sí que quiero hacer un comentario al Grupo Parlamentario Popular: entre el señor Zapatero y el señor Sánchez, gobernó este país un señor por algunos conocido, señor Mariano Rajoy, que también tuvo competencias al respecto de estas nacionales y que también hizo entre poco y nada. Y no es... no es una intención de lanzar piedras al tejado de aquellos que han manifestado su apoyo; es simplemente un reconocimiento de los hechos. En este país -y lo ha dicho el señor Cañibano previamente- han gobernado principalmente dos partidos políticos que están sentados ahora mismo frente a frente: el Partido Popular y el Partido Socialista; en esta Comunidad Autónoma ha gobernado principalmente un partido político, el otro ha gobernado poco. Y hay que tener en cuenta las responsabilidades que cada uno cargamos sobre nuestras espaldas -nosotros también, ¿eh?, nosotros también las nuestras-. Pero es importante recordar que, entre un señor y el otro, gobernó también un señor del Partido Popular



que se llama Mariano Rajoy, que dijo que iba a bajar los impuestos y los subió, dijo que España iba muy mal... -y tenía razón- iba muy mal y, cuando terminó él, no iba mucho mejor, por desgracia para los españoles. Y, por lo tanto, que cada uno podamos cargar con nuestras responsabilidades.

Porque ya les digo: prometer es barato, hacer es caro. Y ustedes mismos lo saben, lo han dicho: hay que priorizar el gasto. Cuando tenemos que atender tantísimas carreteras en toda la nación o tantísimas carreteras, como es el caso de Castilla y León, tenemos necesidad de priorizar. Pero a la hora de priorizar también se quedan cosas en la cartera, que está muy bien que unos... nos las reclamemos unos a otros, pero también está bien que aceptemos nuestras responsabilidades al respecto.

Me encantaría contar también con el apoyo del Partido Socialista en esta propuesta, como el Partido Socialista ha contado con nuestro apoyo en la propuesta anterior, apoyo que manifestamos antes de la enmienda del Partido Popular. Por lo tanto, es evidente que nosotros estábamos dispuestos a... a manifestar ese apoyo también con... con la fecha límite que ustedes proponían, que no teníamos un problema al respecto de la inmediatez o no de este apoyo. Encontraríamos bastante curioso y bastante llamativo que el apoyo, en su caso, se produjese en un sentido y en el otro no. Bastante llamativo básicamente porque estarían haciendo ustedes lo mismo que critican que hace el Partido Popular, que es que, cuando fijan ustedes una fecha concreta, no votan a favor y requieren que se quite la inmediatez de la actuación para votar a favor de ese... de ese tema; y, en este caso, cuando instamos al Gobierno de España, ustedes estarían haciendo lo mismo, en definitiva. Entonces, no sé cuál será su posicionamiento, pero sí que lo veremos clarificado en breve.

Y, por otro lado, simplemente hacer un comentario. A mí no me gusta ser exageradamente catastrofista en ciertos aspectos. Sí que entiendo que la gente que vive... -esto va por la intervención de la señora Gallego; simplemente para que lo sepa- sí que entiendo que muchos alcaldes de la zona, muchas de las personas que viven en esos sitios -yo mismo, que vivo en el Bierzo y conozco las carreteras, por ejemplo, que suben a Laciana o la Cabrera, y son desastrosas- pueden hacer declaraciones que quizás son un poco exageradas. No. Por suerte, en España, carreteras tercermundistas no tenemos. Por suerte, en España, tenemos carreteras de alta calidad en general. Puede haber casos muy puntuales, pero la realidad es que carreteras tercermundistas no tenemos, y se lo digo porque he tenido la suerte de poder visitar algunos países del mundo donde las carreteras sí son tercermundistas y... y no son las españolas. Hay que reconocer... hay que reconocer también lo bueno que tenemos en nuestra nación, y en nuestra nación no tenemos ese tipo de carreteras, exceptuando casos muy puntuales.

De todos modos, sí que tenemos carreteras que ponen en riesgo a aquellos que circulan por ellas, aquellos que circulan por ellas respetando las normativas que tenemos para unas carreteras precisamente que no son tercermundistas. Circular por la vía nacional 621 o 625 en el tramo Cistierna-Riaño con una motocicleta respetando los límites de velocidad de esa vía en muchos sitios no es viable, no es viable porque pones en riesgo tu propia seguridad y la de aquellos que comparten la carretera contigo; si respetas los límites que la propia vía marca. Y eso es lo que no podemos



permitir. No tenemos una carretera tercermundista, pero sí tenemos una carretera que no se encuentra en las condiciones óptimas para circular en los propios límites que la... que la legislación marca para esa vía.

Y, por otro lado, ustedes lo repiten mucho el tema del sacrificio que supone y que supuso los pantanos –un sacrificio personal, un sacrificio para muchos habitantes de muchos pueblos–, pero precisamente una nación se compone de montones de sacrificios personales individuales y de lugares a cambio de un bien común, de un bien nacional. Y ese sacrificio, en muchas ocasiones, no se ha hecho por intereses políticos de entidades autonómicas. Lo hemos visto a lo largo de los años, por ejemplo, en los trasvases del Ebro hacia el sur de España, y como determinadas autonomías se negaban a esos trasvases de agua para poder encharcar de agua aquella gran parte de la España seca, que podría convertirse en la huerta de Europa. En León hemos hecho enormes sacrificios. También los han hecho en Castilla-La Mancha, por ejemplo, en el pantano de Buendía. También los han hecho en Asturias, por ejemplo, en los pantanos de... de Luna. Obviamente, los embalses se hacen donde hay agua. Obviamente, los embalses se hacen para trasvasar el agua de las principales cuencas hidrográficas que tiene nuestra nación o de aquellos sitios donde mayores precipitaciones, o mayores precipitaciones también en forma de nieve, tenemos. Por lo tanto, ese sacrificio es un sacrificio en pro del interés nacional.

Entendemos que esta propuesta va a salir adelante. Sí que me gustaría que la posición del Partido Socialista fuese congruente con su posición previa, que creemos que es lo justo y lo adecuado tanto cuando se insta al Gobierno de España, que ahora está gobernado por el Partido Socialista y mañana no se sabe y podrá estar gobernado por otros partidos políticos, como cuando se insta a la Junta de Castilla y León, que hoy está gobernada por el Partido Popular, pero mañana podría estar gobernada por otros partidos políticos. Quizás incluso sería conveniente; visto lo visto en tantos años de Gobierno, ya sabemos que la endogamia produce ciertos problemas. Muchas gracias.

Votación PNL/001315

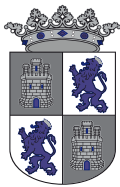
EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Sí. Señor Suárez Arca, entiendo desde esta Presidencia que no se acepta la enmienda propuesta por el Partido Socialista. Muchas gracias.

Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley debatida. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Y abstenciones? El resultado de la votación son dieciocho votos emitidos: doce votos a favor, ninguno en contra, seis abstenciones. En consecuencia, queda aprobada la proposición no de ley debatida.

PNL/001323

Se da lectura al tercer punto del orden del día: **Proposición no de ley, PNL 1323, 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 solicitar al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible la construcción urgente de un enlace entre la autovía A-11 (Autovía del Duero) y la carretera nacional 110 en las proximidades de San Esteban de... de Gormaz, en la provincia de Soria, y solicitar al Gobierno de España que, mientras se licitan y ejecutan los contratos necesarios para la obra indicada, se instale un puente provisional que dé solución al grave problema de movilidad provocado por los daños en el puente medieval de San Esteban de Gormaz (Soria), publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 400, del veintisiete de marzo de dos mil veinticuatro.

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 Mundial de la Seguridad y la Salud en el Trabajo. Antes de comenzar mi intervención, anuncio que retiramos el punto 2 de la propuesta de resolución y mantenemos el punto 1 tal y como está redactado -al final de la intervención lo leeré-.

Y, por supuesto, enviar las condolencias de parte de Soria ¡Ya! a la familia y amigos del trabajador de Olmillos que el pasado lunes falleció tras esperar 48 minutos a que llegara la ambulancia por el corte de la nacional 110. Sé que no es aquí donde tengo que decir esto, pero aprovecho para volver a pedir a la Junta de Castilla y León, al Sacyl, una ambulancia en esa margen del Duero, en la otra, para reducir tiempos de actuación mientras dura el corte de la carretera; también el plan de emergencias sanitarias para la zona y que se acelere la dotación de ese helicóptero con base en la provincia de Soria prometido por el señor Fernández Mañueco hace un mes.

Como ya saben, el pasado diez de marzo, el puente de la nacional 110 a su paso por San Esteban de Gormaz sufrió un derrumbe provocado por la crecida del río Duero. Para quien no conozca este puente medieval, llamado "de los 16 ojos", está documentado desde el año mil sesenta y ocho, aunque se cree que su origen puede ser romano. Sus 200 metros de longitud están contruidos en piedra; fue reformado en los siglos XVI y XVII y, más recientemente, en dos mil dieciséis, cuando además se instalaron semáforos en cada margen para regular el paso de vehículos.

Desde el diez de marzo, el tráfico entre ambas márgenes ha desaparecido, y con él una conexión esencial de miles de personas con su trabajo, su centro de salud, sus comercios, los servicios y parte de su vida. Un corte que afecta a todo el suroeste de la provincia de Soria, a 6 municipios, especialmente a San Esteban de Gormaz, pero también a Montejo de Tiermes, Liceras, Fuentecambrón y Miño de San Esteban y a más de 40 pueblos. Algo que también está perjudicando a municipios como El Burgo de Osma y Langa de Duero. 1.175 kilómetros cuadrados, 9.116 vecinos que ven como ahora, para llegar a Soria, a Madrid, a Segovia, a Atauta o a Soto, que están al lado de San Esteban, tienen que dar un rodeo que supone muchos más minutos, muchos más kilómetros, muchos más costes y muchas molestias.

Según datos de dos mil veintitrés, este tramo urbano de la nacional 110 soporta una intensidad media diaria de tráfico de 1.392 vehículos diarios, de los que 221 corresponden a tráfico pesado (el 16 % del total). Estamos hablando de que todo este tráfico



lo aguanta el puente medieval del siglo XI, casi milenario, que no fue construido para resistir el tonelaje de camiones y maquinaria agrícola -aunque miren si ha durado; qué bien construían entonces-.

Pero lo ocurrido en San Esteban de Gormaz es mucho más que el colapso de un puente: es el relato de cómo el abandono institucional se traduce en un aislamiento real; de cómo la falta de planificación, la descoordinación institucional y el desinterés político condenan a pueblos enteros, a sus habitantes, a la marginación por el mero hecho de ser pocos. Y lo más grave es que ha vuelto a ocurrir en Soria.

Hoy se necesitan más de tres cuartos de hora en coche para recorrer lo que hasta el diez de marzo suponía pocos minutos, obligando a hacer un rodeo de decenas de kilómetros por carreteras secundarias. Esto va más allá de la incomodidad: es una barrera, es una frontera invisible que está dividiendo a todo el suroeste de la provincia de Soria, provocando que el acceso a los servicios sea aún más complicado, que las emergencias vea cómo aumentan sus tiempos de respuesta y cómo se condiciona el día a día de miles de vecinos y empresas.

Y, mientras tanto, silencio: silencio del presidente del Gobierno, silencio del presidente de la Junta, silencio del ministro de Transportes, silencio del presidente nacional del Partido Popular, incluso silencio del nuevo secretario general del PSOE en Castilla y León, soriano para más inri. No ha habido agilidad ni premura, ni eficacia, ni interés. Nada. Y cuando llegaron las primeras declaraciones públicas en Twitter del ministro competente, ya habían pasado quince días desde el corte total de la nacional 110 de la carretera nacional Soria-Plasencia. Muy tarde.

Y la Junta de Castilla y León, en lugar de actuar con urgencia e implicarse inmediatamente, no reaccionó hasta el tres de abril, es decir, tres semanas después del derrumbe, cuando autorizó por vía de emergencia las obras del puente provisional: muy tarde. Así que los vecinos y las empresas de la zona se han tenido que adaptar como han podido a la nueva situación. La vida sigue, pero con más kilómetros, más costes, más frustración y mucho hartazgo.

Este silencio se convierte en estruendo cuando lo... lo comparamos con lo ocurrido en Talavera de la Reina. Allí, otro puente medieval, peatonal -es decir, sin tráfico rodado-, colapsó el veinticinco de marzo. En menos de 12 horas, el presidente del Gobierno envió raudo un mensaje público de apoyo, el ministro de Cultura anunció medidas, se actuaron... se activaron recursos en este... de ese Ministerio y del Ministerio de Transición Ecológica, hubo visitas. ¿Por qué allí y en San Esteban no? ¿Acaso ser pocos justifica tener menos derechos? Pues parece que sí.

Pero el problema no ha sido solo el silencio; ha sido, sobre todo, la descoordinación institucional, muy especialmente dentro del propio Gobierno de España. El Ministerio de Transportes tardó quince días en iniciar la reparación del puente y no se implicó al Ministerio de Defensa hasta más de un mes después del incidente. Lo más inaudito: el puente provisional que se reclamó desde el minuto uno, que debería haber sido la primera solución puesta en marcha, fue anunciado oficialmente el catorce de abril tras un acuerdo entre la Junta de Castilla y León y el Ministerio de Defensa del Gobierno de España; uno paga la obra y el otro pone la pasarela.

Los trabajos de instalación comenzaron hace una semana, el veintiuno de abril, más de un mes después del corte del puente, sabiendo -atención- que la reparación



llevada a cabo por el Ministerio de Transportes finalizará previsiblemente en mayo y que el puente provisional no estará operativo hasta junio -todo al revés-. Aun así, esperamos que este esfuerzo sirva para algo y no sea un derroche. Esto es ineficacia, esto es falta de planificación y de gestión, esto es ausencia total de comunicación entre Administraciones, esto es un despilfarro de recursos públicos y dejadez; porque hay pocos votos en juego, simple y llanamente.

Y lo más esperpéntico: días antes de que el Ministerio de Defensa firmara el acuerdo con la Junta para instalar el puente provisional, el subdelegado del Gobierno en Soria afirmaba públicamente que no era necesario, que un puente provisional no aportaba valor y que su instalación no compensaba la inversión ni el esfuerzo técnico -tócate las narices; esto lo digo yo-. ¿Y sus vecinos no merecían ese esfuerzo? Cómo puede un mismo Gobierno sostener dos posiciones completamente opuestas en una misma provincia y sobre una misma urgencia. ¿Quién toma las decisiones, quién coordina? ¿No se informa al subdelegado del Gobierno de Soria, o no se habla Óscar Puente con Margarita Robles?

Esto no puede volver a pasar: ni este silencio, ni esta descoordinación, ni esta doble vara de medir. No pedimos algo imposible de realizar; pedimos que no se deje aislada a una comarca entera cuando falla una infraestructura crítica, la única que vertebra y da servicio no solo a Soria, sino también a Segovia y Ávila, hasta a Plasencia.

Hace 8 años, cuando ya se... bueno, ya se puso esta... esta variante sobre la mesa, y hoy es más urgente que nunca hacerla realidad. Y, por eso, exigimos hoy en esta Comisión algo que es justo y razonable, y les pedimos que apoyen la siguiente propuesta de resolución: "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a solicitar al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible la construcción urgente de un enlace entre la autovía A-11 (Autovía del Duero) y la carretera nacional 110 en las proximidades de San Esteban de Gormaz, en la provincia de Soria, con el objetivo de desviar el tráfico de largo recorrido fuera del casco urbano y preservar el puente medieval de la localidad". Gracias.

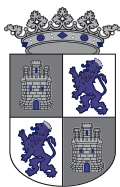
EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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 Francisco Igea Arisqueta.

EL SEÑOR IGEA ARISQUETA:

Bien, señora García Macarrón. Yo voy a apoyar la propuesta que usted hace, pero he de decirle que no estoy de acuerdo en gran parte de las cosas que se han dicho, y que además voy a solicitar que admita una enmienda de adición que relataré al final.

Lo ocurrido en San Esteban de Gormaz después de la caída del puente es sencillamente vergonzoso, lamentable, incomprensible. Doce de marzo de dos mil veinticinco, escribía Laura Bellido en la red social: vergonzoso que en dos mil veinticinco se quede parte de la provincia de Soria incomunicada por un puente; no hay otro puente para cruzar el Duero; no tenemos autovía, pero nacional tampoco; espero que nadie necesite una ambulancia urgente. Doce de marzo.



Se reiteró esta queja, llegó incluso a medios nacionales. Y la semana pasada un trabajador migrante falleció después de esperar 48 minutos una ambulancia. Y eso se solucionaba tan fácilmente como colocando una ambulancia al otro lado del río, solicitud que ustedes reiteraron y solicitud que yo pido que se someta a votación hoy aquí, porque quiero saber: uno, si ustedes siguen manteniendo su postura; y dos, si esta es la postura del conjunto de los parlamentarios de esta Comisión, porque sería difícil entonces que esto no sucediera hoy o mañana. Porque lo que ha ocurrido es sencillamente lamentable, lamentable. Después de prometer, eso sí, aquí, flotillas de helicópteros, flotillas de helicópteros. Y somos incapaces, incapaces, de colocar una ambulancia al otro lado del río hasta que no ocurre una desgracia.

Por eso, voy a solicitar, como punto de adición, que se inste a la Junta de Castilla y León a colocar una ambulancia al otro lado del Duero para evitar que vuelva a producirse un suceso como el acontecido la semana pasada. Si esto es posible.

Por otra parte, no es lo mismo... [Murmillos]. ¿Puedo seguir, señor presidente?

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Estaba haciendo una consulta.

EL SEÑOR IGEA ARISQUETA:

Gracias. Por otra parte, no es lo mismo lo que ha hecho un Gobierno que otro. Y los hechos son tozudos. La semana que viene se reabre el puente; y del otro puente solo sabemos que han talado los árboles, no sabemos nada más. Y esa es la velocidad de reacción. Y no seré yo, líbreme Dios -y lo digo así, públicamente-, quien alabe a Óscar Puente, porque llevo muchos años de bronca con él y no voy a hacerlo hoy, pero, hombre, a cada uno lo suyo, a cada uno lo suyo. Yo creo que la celeridad con la que se han acometido esas obras es digna de encomio; aunque lo haga Óscar Puente, aunque lo haga Óscar Puente. Por eso creo que hay parte de la argumentación que hay veces que no... no por disparar a todo el mundo a la vez se encuentra uno más centrado.

Por eso, señora García Macarrón, solicito y le solicito que acepte esa enmienda. Creo que es lógico. Dice usted: este no es el sitio. Hombre, si no es el sitio de hablar de las consecuencias de la pérdida de movilidad la Comisión de Movilidad, ya me dirá usted dónde. Podríamos hacerlo en la Comisión de Sanidad, pero yo creo que la urgencia del caso, ya desgraciadamente sin remedio para alguno, obliga a que esta Comisión y este Parlamento inste a la Junta de Castilla y León a tomar una decisión que debió de haber tomado después de la primera solicitud, porque era una solicitud razonable. Y porque quizás nos hubiéramos evitado el bochorno de ver lo que hemos visto. Claro, he de decir que en otras ocasiones con más celeridad en Soria se movió algún helicóptero, pero de eso ya hablaremos.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Vox Castilla y León, por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor procurador... la señora procuradora -perdón- doña Rebeca Arroyo Otero.



LA SEÑORA ARROYO OTERO:

Muchas gracias. Pues bien, la señora García Macarrón ha sintetizado muy bien cuál es la situación que se está viviendo en estos momentos. Aun así, haré también un breve resumen de lo que nos parece más importante o más característico.

La situación actual de San Esteban de Gormaz, Soria, respecto a la conectividad entre la autovía A-11, Autovía del Duero, y la carretera N-110 es crítica debido al colapso parcial del puente medieval sobre el río Duero ocurrido el diez de marzo de dos mil veinticinco. Este incidente ha interrumpido el tráfico en la N-110, de titularidad estatal, provocando desvíos de hasta 45 minutos y afectando gravemente a la movilidad local.

La Junta de Castilla y León, en colaboración con el Regimiento de Pontoneros del Ejército de Tierra, ha acordado la construcción de un puente provisional sobre el río Duero. Esta infraestructura temporal busca restablecer el tráfico rodado, especialmente para vehículos pesados, mientras se llevan a cabo las obras de rehabilitación del puente medieval. La intervención de la Junta consistirá en la realización de las infraestructuras de apoyo del puente provisional en ambos márgenes y los viales necesarios para conectar el puente provisional con los accesos rodados ya existentes, lo que se realizará por la empresa pública Sociedad Pública de Infraestructuras y Medio Ambiente (SOMACYL). Con esta nueva construcción lo que se pretende, aunque sea provisional, es desviar el tráfico de los vehículos pesados y algunos vehículos ligeros también. Lo cierto es que el trabajo avanza, puesto que ya se dispone de un anteproyecto y memoria valorada de las obras, así como de la declaración de emergencia implicando a SOMACYL.

Por otro lado, las... el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible continúa acometiendo las obras necesarias de reparación del puente medieval, trabajos complejos que, mientras duran, con las incertidumbres e imponderables que pueden tener en las distintas fases que puedan precisar y que puedan afectar a su duración, dilata los tiempos de comunicación entre las dos márgenes del río.

En definitiva, dada la urgencia de la situación y la necesidad de garantizar la seguridad y movilidad de los ciudadanos, es fundamental acelerar la ejecución de las obras necesarias y restablecer la normalidad de las comunicaciones, como bien nos ha explicado extensamente nuestra procuradora. Muchas gracias, señorías.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

LA SEÑORA PELEGRINA CORTIJO:

Gracias, presidente. Dos días después de colapsar una parte del vial de peatones y el hundimiento de un tamar del puente de San Esteban de Gormaz en la nacional 110 provocado por las intensas lluvias producidas durante el mes de marzo, registraba Soria ¡Ya! esta proposición no de ley. Llamémoslo oportunidad política mejor que oportunismo, o, como dicen en Valladolid, “aprovechando que el Pisuerga pasa de Valladolid”, utilizaban el hundimiento del puente de San Esteban



para incluir en su propuesta de resolución una antigua reivindicación como lo es la construcción de la variante entre la A-11 y la nacional 110, y que -les recuerdo- nunca hasta ahora habían presentado en esta Comisión, como tampoco han presentado ninguna exigiendo la finalización de la A-11. Será por aquello de que todos los tramos de la A-11 están en obras o en ejecución gracias a un Gobierno socialista.

Quince días -que les parecen a ustedes muchos-, desde el diez de marzo, que se produjo el desprendimiento, hasta el veinticinco de marzo, es el tiempo que ha tardado el Ministerio de Transportes y Movilidad sostenible en comenzar las obras para arreglar el puente, recuperar la movilidad, garantizando en todo momento la seguridad de los usuarios, con el objetivo de reabrirlo con todas las garantías de seguridad, como también se ha llegado a cuestionar.

Lo digo por aquellos que metían prisa, por quienes ponían en duda la actuación del Gobierno de España, por quienes se han dedicado a sembrar dudas sobre la seguridad del puente y por quienes se han dedicado a atacar al Gobierno y a sus representantes en Soria, como ha hecho usted en esta mañana; ya que, si hubiera sido así, como usted ha relatado, y no se hubiera actuado desde el primer momento por parte del Gobierno de España, no estaríamos a escasos días de la reapertura total del puente medieval de San Esteban de Gormaz.

Así, nada más producirse los daños, se iniciaron los primeros trabajos para garantizar la seguridad de los usuarios, balizando el puente para permitir únicamente el paso peatonal de residentes y señalizando convenientemente los itinerarios alternativos.

Asimismo, se procedió a proteger, mediante la cobertura con plásticos y bordillos provisionales, el talud del tajamar destruido para evitar el avance de la erosión por las escorrente... -perdón- escorrentía de aguas pluviales. Con fecha diecisiete de marzo, pese al importante caudal del río, se pudo realizar una inspección de las cimentaciones del puente por buzos especialistas, que corroboraron el buen estado de estas.

En paralelo se han realizado los reconocimientos y estudios de ingeniería necesarios para definir una solución que permita restaurar las condiciones de vialidad al puente en el menor tiempo posible, en condiciones de seguridad para todos los usuarios, explorando para ello todas las opciones posibles; opciones que pasaron por reparar el puente medieval y darle un uso exclusivo para vehículos ligeros y peatones y construir un puente provisional, en una primera valoración por parte de los técnicos del Ministerio y de Carreteras, a darle finalmente una solución al puente más rápida y segura, que supondría recuperar la movilidad total para todo tipo de vehículos y peatones, que es la que actualmente se está ejecutando, y que comenzó el veinticinco de marzo, y que supondrá la reapertura del puente medieval la próxima semana.

Y para que puedan comparar, como usted ha hecho, sobre todo quienes metían prisa, les voy a poner un ejemplo de otro puente medieval no en Soria, sino en Valladolid: el puente medieval de Cabezón de Pisuerga; y les voy a dar unos datos. El tres de junio de dos mil quince, el puente medieval de Cabezón de Pisuerga sufre el primer derrumbe de parte del muro de contención. El veinticuatro de junio de dos mil quince, el puente de Cabezón sufre... perdón, el veinticuatro de junio de dos mil quince se derrumba por completo el muro de contención del puente de Cabezón de Pisuerga. El veinte de julio, casi un mes después, se adjudican las obras por



procedimiento de emergencia por parte de la Junta de Castilla y León. El doce de abril de dos mil dieciséis finalizan los trabajos en el puente de Cabezón de Pisuerga, con 4 meses de retraso.

Como a usted le ha gustado comparar, pues las comparaciones, evidentemente, son odiosas. 10 meses tardó la Junta de Castilla y León desde que se derrumbó el puente de Cabezón de Pisuerga en finalizar las obras en el... en el puente medieval, y 10 años después de prometerlo el Gobierno del señor Mañueco y de la Junta de Castilla y León Cabezón de Pisuerga sigue sin tener un nuevo puente. Así que es mejor que Soria ¡Ya! no compare.

El Gobierno de España, en menos de 40 días, ha dado solución a este problema de manera ejemplar, eficaz y segura; por eso no entendemos su propuesta. No entendemos que Soria ¡Ya! exija la construcción de una variante entre la A-11 y la nacional 101 y, mientras se licita y ejecuta, se instale un puente provisional, por cierto, misma petición que... que han hecho desde el Partido Popular; suponemos que habrá sido por la precipitación a la hora de presentar esta proposición no de ley, dos días después del derrumbe.

Porque, como ustedes bien saben, la Junta de Castilla y León y el Ministerio de Defensa, tras las reuniones realizadas entre las Administraciones implicadas –el Ministerio de Defensa, Junta de Castilla y León y Ayuntamiento–, decidieron acometer dicha actuación y ya están construyendo un puente provisional a 2 kilómetros de San Esteban de Gormaz y que estará en funcionamiento, en el mejor de los casos, un mes y medio después de haber sido reparado, recuperado y reabierto el puente medieval por parte del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. La construcción del puente provisional ya se está ejecutando por parte de la Junta de Castilla y León y el Ministerio de Defensa.

El punto número 2 está en ejecución y, por tanto, su propuesta está obsoleta. Y el punto número 2 está condicionado a la ejecución del primero. Por lo tanto, no tiene ningún sentido aprobar su propuesta de resolución ni aunque retire su punto ni aunque lo mantenga.

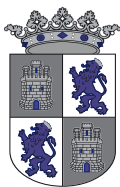
Le ha dedicado, además, usted 30 segundos de su intervención a hablar de la variante entre la A-11 y la nacional 110. Vamos a... a esperar a ver qué decide la proponente en cuanto a la enmienda que... que le ha propuesto el señor Igea; pero bien es cierto que si a estas alturas y con lo que ha ocurrido en San Esteban de Gormaz tenemos que instar desde esta Comisión a que la Junta de Castilla y León ponga una ambulancia en el otro lado del puente, pues seriamente creo que en esta Comunidad tenemos un Gobierno incompetente.

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 Pablo Trillo-Figueroa Martínez-Conde.

EL SEÑOR TRILLO-FIGUEROA MARTÍNEZ-CONDE:

Bueno, pues, muchas gracias, presidente. Buenos días, señorías. Esto de hablar en el último lugar también te sirve para que puedas tener mayor información sobre los temas, y yo, si los temas son como usted ha relatado con respecto al puente



y... y se ha realizado por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, yo no seré como el señor Igea. Yo sí digo halagos del señor Puente, y no es la primera ocasión; o sea, si lo ha hecho así, no tengo ninguna... no me duelen prendas en decir nada que... que sea hacer justicia con él. Y, además -lo puedo decir públicamente-, tengo una magnífica relación con él; o sea, que no tengo ningún problema.

En cuanto a lo que se ha dicho aquí, pues, claro, hay cosas contradictorias, ¿no? Hombre, señora Leila Vanessa García Macarrón, dice que ni el Partido Popular ni el presidente de esta Junta han hecho nada. Hombre, lo primero que hizo el Partido Popular es, dentro del ámbito de sus... de las competencias que tiene, habida cuenta de que es una carretera nacional, es plantearlo... plantear el mismo día once en la Comisión de Movilidad del Congreso de los Diputados... de Transporte y Movilidad del Congreso de los Diputados, ya se planteó una proposición por parte... vamos, una reunión con la propia directora general de Transporte Terrestre, Marta Serrano. Y, además, el día catorce de abril -antes no dio tiempo- presentó una PNL que tiene el siguiente tenor literal: "La instalación inmediata de un puente provisional, en colaboración con el Ministerio de Defensa y el Regimiento de Pontoneros del Ejército de Tierra, para garantizar la movilidad mientras se realizan las obras definitivas". A tal efecto, dice que no ha hecho nada el presidente de la Junta, y se aprobó en la... el pasado tres de abril el que se iba a destinar una... una inversión de 500.000 euros. Y, además, bueno, pues, efectivamente, un mes y medio es lo que se va a tardar.

El otro puente yo, sinceramente, creo que... que es muchísimo mejor el que se haga las... las obras que hemos dicho anteriormente, porque es un puente -como decía usted- que si... si existían datos desde los romanos; efectivamente, los cimientos son romanos y es un puente medieval. No está pensado para el tráfico que está... que en la actualidad pasa por el mismo. Claro, es que no tiene nada que ver ese tipo de puente con lo que... con las necesidades actuales.

Continuaba la PNL diciendo de la construcción de un nuevo puente en la nacional 10 para que asegure una conectividad segura y moderna en la comarca. Ha dicho todos los datos que tiene la comarca y también no solamente la comarca, dentro de la propia... del propio San Esteban de Gormaz, comunicando el polígono con el centro y también con los servicios básicos, previniendo situaciones similares en el futuro, y un plan de ayudas económicas destinado a los comerciantes afectados, que han visto reducida significativamente su facturación y necesitan apoyos para mitigar el importe de cierre. Bueno, pues también creo que es algo... sobre esto no se dijo nada; al contrario, se votó en contra.

Entonces, su explicación yo... nosotros vamos a votar que sí a su... a su proposición no de ley. Me ha parecido bien la retirada del segundo, porque ya está en trámite.

Y lo que sí creo que no tiene ninguna procedencia es el hecho de lo que ha planteado el señor Igea: no estamos en la Comisión de Sanidad, estamos en la Comisión de Transporte. Es que es más: anteriormente ha dicho usted lo de las nacionales... no nacionales, las carreteras... el Estado de las Autonomías se rige por el criterio de competencia; y es una nacional, por eso lo hemos planteado al Ministerio de Transporte y Movilidad. Y después, el criterio de competencia dentro de la Junta de Castilla y León está establecido en los decretos de competencia, y la



sanidad no es una competencia que podamos dirigir desde esta Comisión. Vamos, lo tengo más claro que el agua: si se plantea esa enmienda, a esa enmienda votaremos que no. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

LA SEÑORA GARCÍA MACARRÓN:

Gracias, presidente. Antes de... de entrar en... en las aportaciones que han hecho, les voy a enseñar cómo estaba el puente ayer por la tarde: asfaltado, pero con el mismo agujero, con el mismo que estaba derruido. *[La oradora muestra un documento]*. Y ojalá me equivoque, pero yo creo que se va a quedar así: asfaltado -igual abren solo este otro lado de aquí-, pero lo que se cayó ahí sigue caído. Es que no veo lógico que asfalten algo que no está terminado. Por eso creo, y me... y ojalá me equivoque, que se va a quedar así.

Les voy a hacer una breve cronología de lo que ha pasado con esta posible variante que pedimos hoy aquí -y de todo lo que voy a hablar tengo documentos-. Año dos mil diecisiete: el entonces diputado socialista de Soria, el señor Javier Antón, preguntó al Gobierno del Partido Popular si estaba previsto construir una variante para enlazar la nacional 110 con la A-11. ¿Y qué respondió el Ministerio de Fomento entonces? Cito: "Respecto a la existencia de alguna alternativa prevista para unir la nacional 110 con la futura A-11 y evitar el paso de vehículos pesados por el municipio de San Esteban de Gormaz, se indica que no existe ninguna previsión -esto dijo el Partido Popular-, si bien en las actuaciones de variantes de población a ejecutar en el futuro de la provincia de Soria se estima prioritaria la construcción de dicha variante". Es raro hablar de prioridad de algo que no está previsto, y es contradictorio.

Año dos mil veintidós: un vecino de San Esteban de Gormaz planteó la misma pregunta al Gobierno de Pedro Sánchez a través del portal de transparencia. ¿Y qué contestó el Ministerio de Transportes? Pues también que no. Cito la respuesta: "En la zona objeto de propuesta, no se han detectado problemas de tráfico y de seguridad vial. No obstante lo cual, este Ministerio recoge su sugerencia por considerarse oportuna de cara a futuras actuaciones cuando la priorización y disponibilidades presupuestarias lo permitan". Es decir, que no se habían detectado problemas de tráfico o seguridad -menos mal- y que ya se verá si en el futuro hay recursos -difícil sin presupuestos-; lo habitual para Soria: palabrería.

Dos preguntas, dos Gobiernos distintos, dos respuestas similares. Uno azul, otro rojo, da igual que sea Partido Popular que Socialista, el abandono es el mismo.

En definitiva, es sangrante que hace solo 8 años el Partido Socialista pusiera una variante sobre la mesa -necesaria- del Gobierno de España presidido por Mariano Rajoy, que se descartara y que, tras la llegada de Pedro Sánchez al Gobierno en junio de dos mil dieciocho, solo un año después de la pregunta del señor Antón, diputado socialista, tampoco vayan a hacer nada.



Esperemos que esta causa de fuerza mayor empuje al Gobierno de España, sea del color que sea, a hacer algo más allá de dar respuestas con vaguedades que lo único que constatan es la falta de compromiso de unos y de otros cuando les toca tomar decisiones mientras gobiernan.

Si hacemos caso a las declaraciones del subdelegado del Gobierno en Soria hechas el pasado veintiséis de marzo, poco o nada podemos esperar en este sentido, porque habló de ofrecer alternativas serias y reales. ¿Pedir que se construya una variante no es una alternativa seria y real? Ha quedado patente que es una infraestructura urgente y muy necesaria para asegurar la movilidad en la zona y que esto no vuelva a suceder.

Lo repito: estamos hablando de un puente medieval de casi 1.000 años, que soporta una intensidad media de 1.392 vehículos diarios, de los que 221 son camiones y maquinaria pesada. El único puente que conecta ambas márgenes del Duero en la zona sin que suponga dar rodeos kilométricos y condicionar el día a día de sus servicios. Una infraestructura crítica, y es insostenible persistir en el error y no dar una solución definitiva.

Es más que justificado que el Gobierno de España actúe con urgencia para que esta variante que pedimos, entre la A-11 y la nacional 110, en San Esteban de Gormaz sea una realidad cuanto antes.

Señor Igea, agradecemos su apoyo y la enmienda. Esta misma enmienda se aprobó en la propuesta de resolución tras el Debate de Política General de la Comunidad, y, pese a aprobarse, seguimos como estamos, y ha pasado lo que no ha tenía que haber pasado. Así que urge hacerlo ya, porque todos, excepto dos personas, votaron a favor de que se hiciera. Pero, aun así, voy a aceptar su enmienda, porque, como ha dicho la señora Pelegrina, ante lo... lo incompetentes que son en la Junta, pues vamos a volverlo a pedir otra vez, a ver si por pesados ya ponen la... la ambulancia, tan necesaria. Así que aceptamos la enmienda como punto 2. Y si solicitan votación por separado, se acepta también.

Señora Arroyo, gracias también por su intervención; y señor Trillo-Figueroa, también.

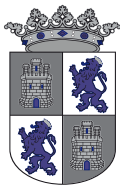
Señora Pelegrina, lo de... lo de oportunista... estoy yo de lo de oportunista... Yo lo llamo rápidos y efectivos, y prácticos. Y no discutimos que se esté actuando porque a la vista está que se está actuando, sino que se haga una variante con puente definitivo y urgente. Y es que poco más tengo que decir: que... que se construya esta variante cuanto antes, que se inste al Gobierno de España a hacerlo. Y, como digo, que admitimos la votación por separado. Gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Señora García Macarrón, necesitaríamos que leyera el texto completo, sobre todo ver si cumple con el Artículo 64.3 del Reglamento.

LA SEÑORA GARCÍA MACARRÓN:

De acuerdo. Pues -¡uf, qué letra!, que no la entiendo- en el punto 2 sería: Instar a la Junta de Castilla y León... [Murmullós]. ¡Ah, vale! Voy. (Igea tiene letra de médico. ¿Por qué será?).



Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León:

Uno. A solicitar al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible la construcción urgente de un enlace entre la autovía A-11 (Autovía del Duero) y la carretera nacional 110 en las proximidades de San Esteban de Gormaz, en la provincia de Soria, con el objetivo de desviar el tráfico de largo recorrido fuera del casco urbano y preservar el puente medieval de la localidad.

Dos. Instar a la Junta de Castilla y León a colocar una ambulancia en la orilla derecha del Duero a fin de evitar que vuelva a producirse sucesos como el acontecido la pasada semana.

Gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

A ver, una vez que hay un texto nuevo, ¿si hay algún... un grupo parlamentario que quiere tomar la palabra? Sí. ¿Partido Socialista?

LA SEÑORA PELEGRINA CORTIJO:

Gracias, presidente. Nosotros mantenemos la misma posición que hemos fijado en... en la intervención inicial. Le... le voy a voy a volver a repetir a la... a la procuradora de Soria... de Soria ¡Ya! que ha defendido esta... esta iniciativa que el punto número 2 está en ejecución y, por tanto, su propuesta está obsoleta, y el punto número 2 estaba condicionado a la ejecución del primero. Por lo tanto, su proposición no de ley no tiene ningún sentido, en este caso, y aprobar su propuesta de resolución.

Ya he dicho que, en este caso, la... la enmienda que ha propuesto el señor Igea es evidente que es fruto de la incompetencia del Gobierno de Mañueco, que el otro lado del puente no tenga una ambulancia. Pero si... ya que usted ha aceptado esa enmienda, nosotros votaremos en contra del punto número 1 por lo que le he explicado; y a favor del punto número 2 de la propuesta de resolución.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Un momento. ¿Vox? ¿Partido Popular?

LA SEÑORA RINCÓN IGLESIAS:

Sí. Gracias, presidente. Sí que nos gustaría la aclaración por parte del letrado de por qué se puede admitir a esta Comisión un tema que ni siquiera estaba en el orden del día; es decir, no hemos tenido posibilidad para poder estudiarlo ni poder argumentar ninguna defensa o en contra de ese tema, y, por otro lado, que no forma parte de esta Comisión. *[Murmullos]*. Entonces, sí que nos gustaría saber por qué se puede admitir cuando ninguno aquí lo ha preparado ni podemos entrar en debate en el mismo, y... y que nos lo pudieran aclarar. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Sí. Yo precisamente le pedía que leyera también, independientemente que el Reglamento lo indica, leyera íntegramente el texto, porque al... a entender por parte de esta Presidencia que incumple -y se lo he dicho al principio- el Artículo 64.3, ya que



las posibles modificaciones que se lleven a efecto sobre una PNL debatida deberían de guardar la debida congruencia con la presentada inicialmente. Entendemos que un tema sanitario, un tema de transporte de... de ambulancia no tiene nada que ver con el debate de esta PNL, que es sobre un puente que ha... que ha sufrido una serie de consecuencias, que se está poniendo soluciones, y que el debate de la PNL precisamente es el arreglo de ese puente que se ha caído. Con lo cual, la votación sería sobre la... el punto presentado en la PNL de UPL-Soria ¡Ya!, tal... tal y como la ha leído.

EL SEÑOR IGEA ARISQUETA:

Vamos a ver, señor presidente...

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Una vez debatido todo esto, y también lo dice el Reglamento en el Artículo 164, no cabe más turnos de palabra.

EL SEÑOR IGEA ARISQUETA:

¡Hombre!, estoy llamando al cumplimiento al Reglamento.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Por lo tanto, no... no puedo darle el turno de palabra.

EL SEÑOR IGEA ARISQUETA:

Estoy llamando al cumplimiento del Reglamento, si me lo habilita.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Atendiendo al Reglamento, hay un turno de palabra. Usted no lo ha pedido. Se ha...

EL SEÑOR IGEA ARISQUETA:

Pues no lo he pedido porque hasta que usted no lo ha dicho que... que iba a incumplirlo yo no lo puedo saber.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Aquí... aquí no hay...

EL SEÑOR IGEA ARISQUETA:

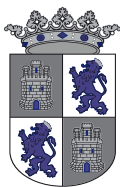
Yo no soy adivino, señor presidente.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Pero aquí no... no hay debate.

EL SEÑOR IGEA ARISQUETA:

Yo no puedo adivinar que usted va a incumplir el Reglamento, ¿eh?



EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

No hay... no hay ni debate ni discusión. Se da un turno de...

EL SEÑOR IGEA ARISQUETA:

No... no puedo... O sea, que usted diga que no tiene congruencia...

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Disculpe que... discúlpeme. Por favor, señor Igea, se ha dado un turno de palabra...

EL SEÑOR IGEA ARISQUETA:

No puedo adivinar que usted no cumpla el Reglamento. No lo puedo adivinar.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Se ha dado un turno de palabra, usted no ha levantado la mano.

EL SEÑOR IGEA ARISQUETA:

Yo no he levantado la mano hasta que usted no ha...

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Ha habido...

EL SEÑOR IGEA ARISQUETA:

... hasta que usted no ha dicho que no va a admitir la votación de la misma.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Eso... pero es que eso no se somete a debate. Vamos a ver, la última intervención ha solicitado una aclaración. Yo he dado una aclaración en base a un artículo de este Reglamento...

EL SEÑOR IGEA ARISQUETA:

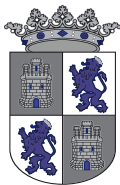
Usted está impidiendo que ese vote una enmienda, está impidiendo que se vote una enmienda, y hasta que usted no lo ha anunciado yo, que no me he traído hoy la bola de cristal, no lo puedo adivinar, señor presidente. Y una vez que usted ha manifestado la intención de evitar un debate racional, pues yo tengo la obligación de solicitarle que cumpla con el Reglamento y admita la enmienda.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Bueno, cumpliendo el Reglamento, me baso en el Artículo punto ciento sesenta y cuatro tres, donde entiendo que ese punto no cumple... no tiene la congruencia suficiente con la PNL presentada.

EL SEÑOR IGEA ARISQUETA:

No guarda la relación con que se ha caído el puente que haya una ambulancia de este lado.



EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Concluido el debate...

EL SEÑOR IGEA ARISQUETA:

Es usted olímpico.

Votación PNL/001323

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

... sometemos... procedemos a someter a votación la proposición no de ley debatida en los términos fijados por la proponente, que era el punto número... perdón, por la Presidencia, perdón. ¿Votos a favor? Son doce... son doce. ¿Votos en contra? Seis. ¿Abstenciones? No hay. El resultado de la votación son dieciocho votos emitidos: doce votos a favor, seis votos en contra y cero abstenciones. En consecuencia, queda aprobada la proposición no de ley debatida.

Se levanta la sesión, siendo las doce veintitrés. Muchas gracias a todos.

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