



## 4. IMPULSO Y CONTROL DE LA ACCIÓN DE GOBIERNO

### 470. Propositiones No de Ley

#### PNL/000533-01

*Proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario UPL-SORIA ¡YA!, instando a la Junta de Castilla y León para que requiera al Gobierno de España la realización de un estudio de viabilidad, que incluya criterios sociales y de vertebración del territorio, para la construcción de una autovía que una la localidad de Daroca, en Zaragoza, con Burgos, siguiendo el trayecto de la Nacional 234, para su tramitación ante el Pleno.*

#### PRESIDENCIA

La Mesa de las Cortes de Castilla y León, en su reunión de 25 de mayo de 2023, ha admitido a trámite las proposiciones no de ley PNL/000533 a PNL/000535.

De conformidad con el artículo 163 del Reglamento, se ha ordenado su publicación y acordado su tramitación ante el Pleno.

Los Grupos Parlamentarios podrán presentar enmiendas hasta seis horas antes del comienzo de la sesión en que dichas proposiciones no de ley hayan de debatirse.

De conformidad con el artículo 64 del Reglamento, se ordena su publicación en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León.

En la sede de las Cortes de Castilla y León, a 25 de mayo de 2023.

EL SECRETARIO DE LAS CORTES DE CASTILLA Y LEÓN,  
Fdo.: Diego Moreno Castrillo

EL PRESIDENTE DE LAS CORTES DE CASTILLA Y LEÓN,  
Fdo.: Carlos Pollán Fernández

## A LA MESA DE LAS CORTES DE CASTILLA Y LEÓN

EL GRUPO PARLAMENTARIO UPL-SORIA ¡YA! de las Cortes de Castilla y León, al amparo de lo establecido en los artículos 162 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente PROPOSICIÓN NO DE LEY para su debate y votación ante el PLENO.

### ANTECEDENTES

El desarrollo de las infraestructuras y concretamente de las infraestructuras viarias es esencial para los territorios. Aunque hay que reconocer que las infraestructuras no generan desarrollo por sí mismas, tienen que ir acompañadas por otro tipo de acciones.

Asimismo, el despliegue de infraestructuras en el territorio ha de llevarse a cabo con proporcionalidad, teniendo en cuenta indicadores de rentabilidad. Pero no puede hacerse exclusivamente atendiendo a los indicadores de una economía de escala y beneficio económico. Hay que atender también a una rentabilidad social o territorial.

Porque las infraestructuras también forman parte del conjunto de derechos de los ciudadanos de un territorio. Además, las infraestructuras viarias y de ferrocarril sirven para vertebrar el espacio que atraviesan y crean sinergias con otros territorios.

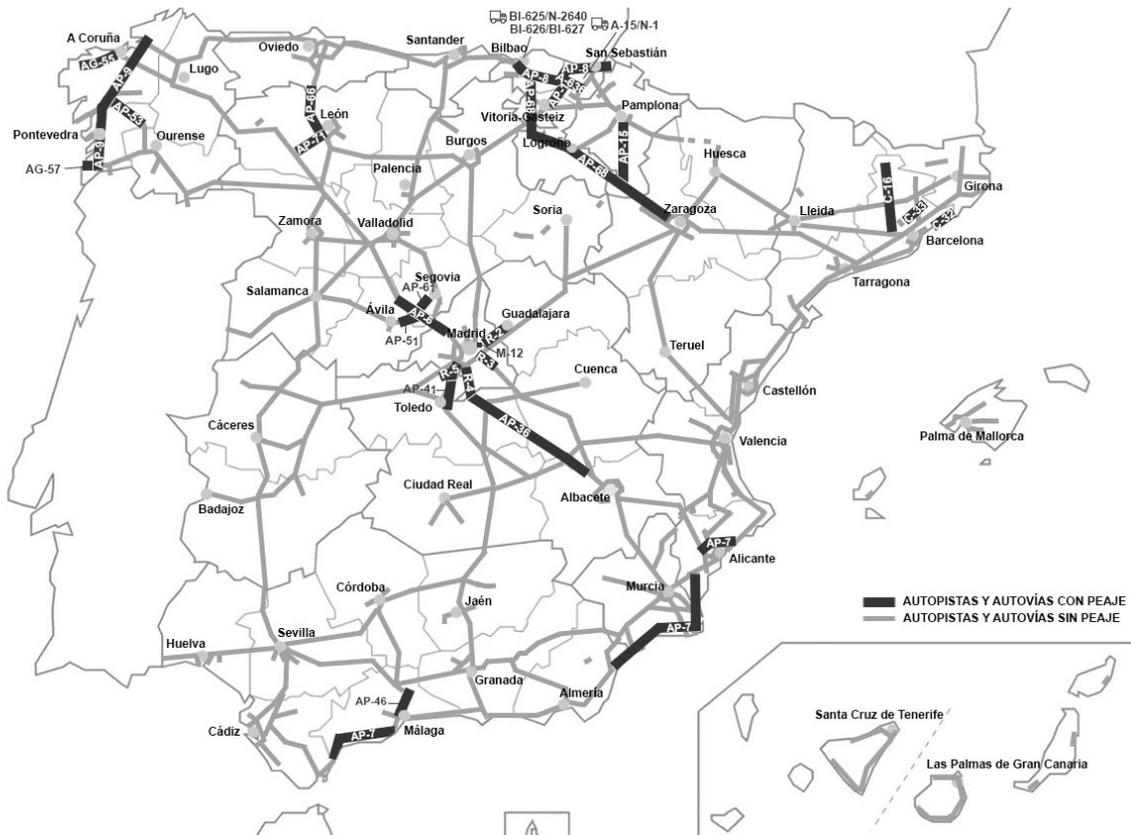
El desarrollo de las infraestructuras viarias en España ha partido tradicionalmente de una concepción radial desde Madrid que ha provocado que amplios sectores del territorio queden fuera de estas infraestructuras. Y también ha supuesto la falta de conexión entre amplias áreas de la península.

Una de estas carencias de comunicación es la que se presenta entre la cornisa cantábrica y el área mediterránea. Es necesario vertebrar, a través de una carretera de altas prestaciones, la cornisa cantábrica con el levante español, convirtiendo la Nacional 234, diseñada en un principio para unir Burgos con Sagunto (Valencia), en una vía de altas prestaciones en todo su recorrido.

Estamos ante un problema de vertebración, puesto que desde Sagunto hasta Daroca se puede circular por la autovía A-23, mientras que desde Burgos hasta Santander también se puede circular por autovía a través de la A-73 y la A-67, para unirse a la A-8 que recorre toda la cornisa cantábrica.

Se hace necesario, pues, completar la vertebración del norte peninsular y del sistema ibérico con el este peninsular y el litoral mediterráneo, para avanzar en la cohesión territorial en una extensa zona peninsular que además está afectada por una fuerte carencia de infraestructuras que acentúa su problema de severa despoblación.

Esta infraestructura permitiría acometer los déficits históricos de infraestructuras, de estructuración, de vertebración y de accesibilidad que sufre una amplia zona del interior de la península.





Como se puede ver en el mapa de las autovías y autopistas en funcionamiento en 2023, el enlace por autovía entre Daroca y Burgos es el único tramo que falta para crear esta gran infraestructura que vertebraría una amplia zona de España.

Se hace preciso superar la existencia de un cerco de infraestructuras que aísla Soria y que provoca una isla en la red de autovías. Este cerco mantiene a la provincia en una zona de periferia económica. Este cerco responde al retraso histórico en el mallado de una red radial y la demora en la ejecución de algunas actuaciones estructurales y de cohesión, previstas por los planes desde hace varias décadas. Ejemplo de estas demoras son las autovías A-11 entre Soria y la frontera portuguesa por Alcañices (Zamora) y la A-15 o autovía de Navarra.

Estas demoras han potenciado la polarización territorial, fortaleciendo las actividades en las zonas con excelente accesibilidad viaria a la vez que marginando algunas áreas con peor accesibilidad, como Soria o Teruel. La desconexión de la provincia de Soria de la red de infraestructuras ha acentuado el sentido dependiente en el modelo de industrialización y ha lastrado el desarrollo económico soriano.

Como afirma Saúl Obregón, "la red de transporte es la mayor decisión estructurante del territorio, determina el sentido del crecimiento fomentando el desarrollo demográfico y económico. Las carreteras inducen cambios en los patrones de distribución de la población y apoyan directamente a las actividades productivas".

Carlos López Escolano, doctor en Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de la Universidad de Zaragoza, ha analizado la evolución de la red viaria de todos los municipios de la España peninsular durante casi siete décadas con el objetivo de valorar cómo las infraestructuras de transporte intervienen en el desarrollo socioeconómico, concluyendo que hay una evidente relación entre los problemas de desarrollo de un territorio y su accesibilidad por carretera, así como la escasa sensibilidad mostrada por las Administraciones públicas a la hora de priorizar sus inversiones en infraestructuras pensando en una adecuada vertebración del territorio.

La principal conclusión es que "las infraestructuras de transporte son un elemento estructurante, organizador y reforzador del territorio y su desarrollo".

La investigación de Carlos López Escolano demuestra que el escaso desarrollo de las vías de comunicación en ciertas zonas habría jugado por tanto en detrimento de los territorios más afectados por la despoblación como es el caso de las provincias de Soria y Teruel. Así podemos afirmar que la despoblación no nace, sino que se hace, porque hay factores que condicionan la evolución demográfica a la baja y que dependen de las políticas que desarrollan las Administraciones públicas.

Se puede afirmar que existe una relación entre alta accesibilidad y concentración de municipios con ingresos elevados y la transformación de usos del suelo productivos.

Las conexiones existentes en la actualidad entre la Meseta norte y el litoral mediterráneo dejan un territorio muy amplio sin vertebrar. Y desde Tarragona a Sagunto hay un tramo de litoral de 250 km en el que el corredor mediterráneo litoral, con disposición Norte-Sur, carece de conexiones Este-Oeste, y la red de vías de alta capacidad no dispone de mallado.



Por todo lo expuesto, se formula la siguiente

## **PROPUESTA DE RESOLUCIÓN**

**Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León para que requiera al Gobierno de España la realización de un estudio de viabilidad, que incluya criterios sociales y de vertebración del territorio, para la construcción de una autovía que una la localidad de Daroca en Zaragoza con Burgos, siguiendo el trayecto de la Nacional 234.**

Valladolid, 23 de mayo de 2023.

EL PORTAVOZ,  
Fdo.: José Ángel Ceña Tutor