



## COMISIÓN DE MOVILIDAD Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL

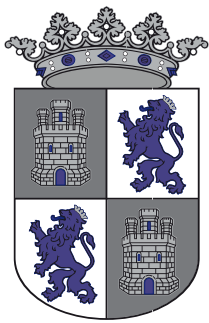
### PRESIDENCIA DON EMILIO JOSÉ BERZOSA PEÑA

Sesión celebrada el día 14 de febrero de 2024, en Valladolid

---

#### ORDEN DEL DÍA

1. Proposición no de ley, PNL/000720, presentada por los Procuradores D. José Ignacio Martín Benito, Dña. Ana Sánchez Hernández, Dña. María Inmaculada García Rioja y Dña. Laura Pelegrina Cortijo, instando a la Junta de Castilla y León a llevar a cabo las obras de consolidación de los taludes en la carretera de Porto (ZA-102) y a proceder de manera periódica y constante al mantenimiento y limpieza de las cunetas de esa carretera, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 217, de 23 de noviembre de 2023.
2. Proposición no de ley, PNL/000728, presentada por los Procuradores D. José Ángel Ceña Tutor, Dña. Leila Vanessa García Macarrón y D. Juan Antonio Palomar Sicilia, instando a la Junta de Castilla y León a que en el año 2024 se realice la redacción de proyecto de ejecución de la variante de la carretera CL-117 por el municipio de Morón de Almazán y a que, antes del final de la legislatura, se finalice la ejecución de la mejora propuesta, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 217, de 23 de noviembre de 2023.
3. Proposición no de ley, PNL/000729, presentada por los Procuradores D. José Ángel Ceña Tutor, Dña. Leila Vanessa García Macarrón y D. Juan Antonio Palomar Sicilia, instando a la Junta de Castilla y León a que en el año 2024 se realice la redacción de proyecto de ejecución de la variante de la carretera CL-116 por el municipio de Monteagudo de las Vicarías y a que, antes del final de la legislatura, se finalice la ejecución de la mejora propuesta, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 217, de 23 de noviembre de 2023.
4. Proposición no de ley, PNL/000761, presentada por los Procuradores D. Javier Campos de la Fuente, Dña. Nuria Rubio García, D. Diego Moreno Castrillo, Dña. Yolanda Sacristán Rodríguez y Dña. Laura Pelegrina Cortijo, instando a la Junta de Castilla y León a realizar un estudio técnico, económico y de viabilidad



para valorar cuáles pueden ser las opciones de comunicación por carretera entre la provincia de León y el Principado de Asturias por la parte oriental de la provincia leonesa, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 226, de 18 de diciembre de 2023.

## SUMARIO

	<u>Páginas</u>
Se inicia la sesión a las diez horas treinta y cinco minutos.	12752
El presidente, Sr. Berzosa Peña, abre la sesión.	12752
Intervención del procurador Sr. Gavilanes Fernández-Llamazares (Grupo Popular) para comunicar sustituciones.	12752
<b>Primer punto del orden del día. PNL/000720.</b>	
El secretario, Sr. Pablos Romo, da lectura al primer punto del orden del día.	12752
Intervención del procurador Sr. Martín Benito (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	12752
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pascual Muñoz (Grupo Mixto).	12754
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Gallego González (Grupo UPL-SORIA ¡YA!).	12754
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Calvo Enríquez (Grupo VOX Castilla y León).	12756
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Ruiz Medrano (Grupo Popular).	12757
Intervención del procurador Sr. Martín Benito (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	12758
El presidente, Sr. Berzosa Peña, somete a votación, en los términos fijados por su proponente, la proposición no de ley número 720. Es rechazada.	12759
<b>Segundo punto del orden del día. PNL/000728.</b>	
El secretario, Sr. Pablos Romo, da lectura al segundo punto del orden del día.	12760
Intervención de la procuradora Sra. García Macarrón (Grupo UPL-SORIA ¡YA!) para presentar la proposición no de ley.	12760
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pascual Muñoz (Grupo Mixto).	12762
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Suárez Villagrà (Grupo VOX Castilla y León).	12763



	<u>Páginas</u>
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Guerrero Arroyo (Grupo Socialista).	12764
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Gavilanes Fernández-Llamazares (Grupo Popular).	12765
Intervención de la procuradora Sra. García Macarrón (Grupo UPL-SORIA ¡YA!) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	12766
Intervención del procurador Sr. Guerrero Arroyo (Grupo Socialista) para pronunciarse sobre el texto final propuesto.	12767
El presidente, Sr. Berzosa Peña, somete a votación, en los términos fijados por su proponente, la proposición no de ley número 728. Es aprobada.	12767
<b>Tercer punto del orden del día. PNL/000729.</b>	
El letrado, Sr. Molpeceres Sanz, da lectura al tercer punto del orden del día.	12767
Intervención de la procuradora Sra. García Macarrón (Grupo UPL-SORIA ¡YA!) para presentar la proposición no de ley.	12768
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pascual Muñoz (Grupo Mixto).	12770
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Suárez Villagrà (Grupo VOX Castilla y León).	12770
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pablos Romo (Grupo Socialista).	12771
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Berzosa Peña (Grupo Popular).	12771
Intervención de la procuradora Sra. García Macarrón (Grupo UPL-SORIA ¡YA!) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	12773
Intervención del procurador Sr. Pablos Romo (Grupo Socialista) para pronunciarse sobre el texto final propuesto.	12774
Intervención del procurador Sr. Ruiz Medrano (Grupo Popular).	12774
La vicepresidenta, Sra. Calvo Enríquez, somete a votación, en los términos fijados por su proponente, la proposición no de ley número 729. Es aprobada.	12774
<b>Cuarto punto del orden del día. PNL/000761.</b>	
El secretario, Sr. Pablos Romo, da lectura al cuarto punto del orden del día.	12775
Intervención del procurador Sr. Campos de la Fuente (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley, al tiempo que propone la subsanación de un error en la misma.	12775



	<u>Páginas</u>
Se suspende la sesión durante unos minutos.	12777
El procurador Sr. Campos de la Fuente (Grupo Socialista) prosigue con su intervención.	12777
Interviene el procurador Pascual Muñoz para una aclaración. Es contestado por el presidente, Sr. Berzosa Peña.	12778
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Gallego González (Grupo UPL-SORIA ¡YA!).	12778
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Carrera Noriega (Grupo VOX Castilla y León).	12779
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Coelho Luna (Grupo Popular).	12779
Intervención del procurador Sr. Campos de la Fuente (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	12780
El presidente, Sr. Berzosa Peña, somete a votación, en los términos fijados por su proponente, la proposición no de ley número 761. Es aprobada.	12781
El presidente, Sr. Berzosa Peña, levanta la sesión.	12781
Se levanta la sesión a las doce horas catorce minutos.	12781



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

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

EL SEÑOR GAVILANES FERNÁNDEZ-LLAMAZARES:

Sí. Buenos días, presidente. José Alberto Castro sustituye a Elena Rincón Iglesias y Pablo Trillo-Figueroa sustituye a David Beltrán Martín.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

## PNL/000720

EL SECRETARIO (SEÑOR PABLOS ROMO):

Gracias, señor presidente. Primer punto del orden del día: **Proposición no de ley número 720, presentada por los procuradores don José Ignacio Martín Benito, doña Ana Sánchez Hernández, doña María Inmaculada García Rioja, doña Laura Pelegrina Cortijo, instando a la Junta de Castilla y León a llevar a cabo las obras de consolidación de los taludes en la carretera de Porto (ZA-102) y a proceder de manera periódica y constante al mantenimiento y limpieza de las cunetas de esta carretera, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 217, de veintitrés de noviembre de dos mil veintitrés.**

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias, señor secretario. Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra, en representación de los señores procuradores proponentes, don José Ignacio Martín Benito, por un tiempo máximo de diez minutos.

EL SEÑOR MARTÍN BENITO:

Muchísimas gracias, señor presidente. *[El orador acompaña su exposición con medios audiovisuales]*. Me van a permitir que, mientras defienda la proposición no de ley, les presente una serie de imágenes recientes sobre el estado de esta carretera y, concretamente, sobre la necesidad de consolidar los taludes de la carretera de Porto, la Zamora 102, porque se suceden desprendimientos de rocas, de tierra, de vegetación y, sobre todo también, escorrentías de agua, como pueden estar viendo en las imágenes, que provocan balsas con el consiguiente riesgo para la seguridad vial. Y eso que es una carretera de reciente construcción no, sino asfaltado, reasfaltado, en el que la Junta de Castilla y León invirtió en dos mil diecinueve.

Hablar de esta carretera, de la Zamora 102, de la famosa carretera de Porto, es hablar de una carretera en la alta Sanabria, de 30 kilómetros, de los que 21,7 corresponden a Castilla y León y los 8,4 restantes a Galicia. Une las localidades de Porto,



de Barjacoba, de Barrio de la Vega, de Pías y de Villanueva de la Sierra -zamoranas, en la alta Sanabria-, junto a las gallegas de Pradorramisquedo y Sever.

Mucho hemos hablado de esta carretera en estas Cortes; buena prueba de ello es el Diario de Sesiones, ¿no? De su trazado, de su mal estado, de los compromisos incumplidos, de los planes amputados es -como les decía- testigo el Diario de Sesiones: proposiciones no de ley, preguntas orales a Pleno, en Comisión, preguntas escritas, peticiones de documentación, etcétera.

Ya se hablaba de esta carretera en este Parlamento cuando estaba en Fuen-saldaña, en mil novecientos ochenta y ocho, de la mano del entonces procurador socialista Felipe Lubián Lubián -hoy alcalde de Lubián-. La Junta ha incumplido sistemáticamente todos, absolutamente todos, sus compromisos con la Zamora 102. Llegó a incluirla en los planes autonómicos de carretera, de un proyecto de modernización, de ensanche, de modificación del trazado, que se fue reduciendo y menguando para finalmente pasar de 12 millones de euros a algo menos de 2.400.000; y solamente se pudo actuar con este dinero en la señalización vertical y horizontal y en la capiña de rodadura, así como en el rellenado de hormigón de algunas cunetas para ensanchar la carretera. Evidentemente, una auténtica chapuza, porque ahora la carretera no desagua, no tiene cunetas para desaguar y está provocando pues lo que están viendo ustedes a lo largo de estas imágenes. Observo que mi amigo y paisano el señor Alberto de Castro, buen conocedor de esta carretera, le presta atención porque seguramente le tocó más de una vez, en sus tiempos de delegado territorial, transitar por ella. Pues, Alberto, ya ves que no está mucho mejor que en tus tiempos.

Bueno, no les voy a hablar de todo ese compromiso... de plazos y más plazos y, al final, del recorte drástico que se hizo en la carretera, porque finalmente -como les decía-, en la zona de Castilla y León, la Junta invirtió 1.681.000 euros y en la zona gallega se invirtieron 664.000 euros; un total de 2.345.497 euros para la ejecución de obras en esta carretera. La actuación pues afectó mínimamente a la renovación del firme y a la señalizaciones horizontal y vertical.

Se llevaron a cabo en verano de dos mil diecinueve, pero no se actuó en los taludes, y he ahí el quid de la cuestión. Al no actuar en los taludes, está provocando pues lo que estamos viendo en pantalla y en imágenes: desprendimientos del material pétreo, del material vegetal, de los taludes hacia la carretera, con las fuertes escorrentías de agua agravados en época de lluvia.

Ya en diciembre de dos mil veinte, al poco de haberse terminado las obras, se desprendió uno de los taludes, que provocaron también fuertes caídas de tierra; en el otoño del dos mil veintitrés se han producido también grandes desprendimientos, con caída de árboles, como han visto ustedes ahí; y, en lo que vamos de año, en el mes de enero también ha habido desprendimientos y la Junta ha tenido que actuar para limpiar la carretera. Como no hay desagües, el agua de lluvia invade la calzada, causa balsas, con el consiguiente riesgo para la seguridad vial. Y lo que es... tiene más, bueno, pues en este caso, más pura lógica, ¿no?, los paisanos, el ayuntamiento lo decían: va a pasar esto, va a pasar esto. Y ahora dicen y nos han dicho: se veía venir. Así lo ha manifestado el Ayuntamiento de Porto y el vecindario cuando se reformó la carretera, porque no se consolidaron los taludes sobre la vía. De aquellos polvos, señorías, son aquestos lodos.



En virtud de ello, se presenta la siguiente propuesta de resolución, que dice de manera literal lo siguiente –y con esto finalizo la primera intervención–: “Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a llevar a cabo las obras de consolidación de los taludes en la carretera de Porto para evitar desprendimientos de roca y tierra que se vienen sucediendo en la citada carretera”.

Esperando contar con el apoyo de esta Comisión, nada más por ahora. Muchas gracias.

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

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

#### EL SEÑOR PASCUAL MUÑOZ:

Muchas gracias, presidente. Buenos días, señorías. Bueno, pues como en el Día de la Marmota, de nuevo debatimos sobre la dejadez de la Junta de Castilla y León para mantener en perfecto estado las carreteras que son de su competencia. En otras Comunidades, el estado de estas vías secundarias no sé si tendrá tanta relevancia como en la nuestra, pero en una Comunidad como Castilla y León, la más extensa y con una gran dispersión poblacional, que muchas de las carreteras que comunican localidades entre sí y que conectan también con otras vías de mayor capacidad como las autovías pues estén como están pues es algo que no deberíamos permitir.

Las carreteras secundarias, como siempre decimos en esta Comisión, tienen que estar en un estado adecuado que permita la circulación en condiciones de plena seguridad para los vehículos y también para los peatones, porque en muchas ocasiones las personas que residen en estos pueblos se desplazan andando al pueblo de al lado o utilizan esas carreteras para salir a pasear.

Al margen de esto, no entiendo por qué la Junta se compromete a hacer determinados proyectos e incluso establece un presupuesto, pero después todo se queda en nada. Es... en un determinado momento, sí es necesario alargar esta carretera zamorana –y parece ser que en un determinado momento sí que era necesario– y, de pronto, pues ya no es necesario. Es incomprensible e incongruente y demuestra además que lo único que hacen pues al final es poner parches para los que... para que los desperfectos pues no se noten tanto. Lo que hace falta es llevar a cabo actuaciones inicialmente previstas y que entendemos que son necesarias. Así que, sin más, nuestro voto será a favor. Muchas gracias.

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

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

#### LA SEÑORA GALLEGO GONZÁLEZ:

Gracias, presidente. Pues buenos días. En la proposición no de ley que hoy nos trae el Partido Socialista pues evidentemente pone de manifiesto los incumplimientos



que se llevan a cabo por parte de la Junta de Castilla y León, porque, como ya ha explicado el ponente y se ha dicho aquí, esto viene ya de tiempo atrás, donde de forma constante vemos como proyectos importantes son reducidos en cuantías pues también suculentas, lo cual hace que al final la obra deje de tener su finalidad, ¿no?, que son vías de comunicación seguras y aptas para los ciudadanos.

Además, sorprende pues que proyectos de esta... de esta envergadura pues falte algo tan esencial como se ha mostrado aquí, ¿no?: esa... esas cunetas o esa previsión de los desagües en una zona montañosa; con lo cual, parece evidente que algo ha fallado desde el origen, sin ningún tipo de repercusión o responsabilidad por parte de los proyectistas o por parte de los responsables de esta Consejería, puesto que, evidentemente, su falta, como ya se ha demostrado y reiterado, pues en el dos mil veintitrés -sin perjuicio de que en tiempo pasado también así se ha demostrado y se ha denunciado- pues ha generado un riesgo y un peligro para la seguridad y para los que por ahí ya circulan.

En el dos mil veintitrés se hizo constancia de forma clara de esos peligros de lo que eran las lluvias y, con ello, el peligro para la carretera al no desaguar al no haber cunetas; también había desprendimientos de rocas. Es decir, todo un despropósito para una serie de vías, que, como bien se ha dicho aquí, pues supone el límite entre la Comunidad Autónoma de Castilla y León y también con las vías gallegas, sin perjuicio de que une a la A-52 o otras localidades, como se ha mencionado: Porto, Barrio de Vega, Pías, Villanueva de la Sierra y un largo etc.

Es decir, que parece sorprendente pues, no sé, el ver cómo los distintos consejeros sacan pecho de todos sus proyectos y luego el día a día supone pues una falta de comunicación por parte de estos municipios, que son un claro ejemplo -en cada una de las Comisiones- del abandono que sufren los municipios más pequeños. Luego, unido a la falta de seguridad y, en su caso, las palabras bonitas, pero huecas, por parte de los responsables, llámese desde los propios miembros de la Consejería o la propia delegada de la Junta, que en declaraciones ya de cuando supusieron o cuando se produjo esos desprendimientos hacía mención a que había una vigilancia, una limpieza -cosa que no se ha producido porque los acontecimientos parece que se suceden-, hablaba de un proyecto que no llega nunca y hablaba de que estaban trabajando. Hombre, trabajar desde tiempo tan lejano como se ha puesto aquí de manifiesto -años atrás- y con una reducción del presupuesto parece que no debe ser el objetivo.

Esta mañana también la oí con el mismo propósito, pero con falta de actividad, puesto que veremos a ver cuál es el resultado de esta proposición no de ley, ¿no?, si sale cosas tan sencillas como es evitar esos desprendimientos de roca y tierra y, con ello, que se lleven a cabo las obras de consolidación de los taludes y que se lleve a cabo de manera periódica y constante el mantenimiento y limpieza como debería ser la regla general para cualquier vía que forme parte de, como dicen ustedes, los miembros del Partido Popular, de esta red extensa que forma parte de esta Comunidad de Castilla y León, pero que todos tienen derecho a mantenerla en un estado de seguridad que dé lugar a una igualdad de todos los ciudadanos.

Así que nuestro apoyo a la proposición no de ley, que en los dos puntos que se trae, por parte del Partido Socialista. Muchas gracias.



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

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

**LA SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ:**

Gracias, presidente. Buenos días. La carretera de Porto de Sanabria está situada en la zona de montaña. Son 27 kilómetros, de los cuales 8,6 discurren por la... por la provincia de Orense, la A-124, y el resto por la provincia de Zamora, por la Zamora 102. Sus principales características son que consta de una sola calzada, con un carril para cada sentido de la circulación y tiene un ancho de plataforma de 4 metros. Su limitación de velocidad es de 60 kilómetros/hora debido a la estrechez de la vía y a las numerosas curvas. Hay que tener en cuenta, además, el peligro de animales sueltos debido a que la carretera atraviesa a lo largo de su extensión montes y bosques.

Esta carretera regional ha sido sometida a mejoras significativas con una inversión superior a dos millones y medio de euros. Se ha realizado una renovación del firme y de la señalización horizontal, además de trabajos de drenaje, tanto transversales como longitudinales, así como reparaciones importantes en tramos de cuneta de hormigón. Estas medidas buscan resolver problemas de embalsamiento de agua, construyendo obras de drenaje y sustitución de las que se encontraban en mal estado. Se han construido también bermas para eliminar el escalón lateral y se ha elevado toda la barrera de seguridad, añadiendo 350 metros.

La Zamora 102 proporciona acceso a las localidades zamoranas de Villanueva de la Sierra, Barjacobá, Pías y Porto, así como las gallegas de Prodorasquemedo y Sever. En los tramos gallegos también se han realizado diversos trabajos, como desbroce de las márgenes y se ha ampliado la plataforma en las curvas de radio más reducido para formar sobreanchos, así como la extensión de una capa de regularización más otra de rodadura de 7 centímetros de espesor.

En la actualidad se está trabajando en un nuevo proyecto para ampliar el hormigonado de los márgenes en tramos adicionales de la carretera, sobre todo donde se producen los problemas de embalsamiento de agua, buscando soluciones específicas para estos puntos críticos.

La Junta actualmente realiza constantes intervenciones puntuales en la zona; es una carretera de montaña y lo habitual es que en invierno registre problemas de derrumbes. Es importante vigilar para que no se produzcan, y, en caso de producirse, limpiar la zona de inmediato. Y en ese sentido, la Junta viene realizando la labor de conservación de las carreteras. Actualmente y con noticias recientes, se está redactando un proyecto para reforzar cunetas y evitar que los desprendimientos caigan en la calzada. Teniendo cuenta que lo que piden se está planificando y que está también en fase de redacción el plan autonómico de carreteras, no vemos oportuno apoyar su proposición no de ley. Muchas gracias.

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

Muchas gracias. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, y por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor procurador don Ramiro Felipe Ruiz Medrano.

**EL SEÑOR RUIZ MEDRANO:**

Sí. Gracias, señor presidente. Señorías, buenos días. Nos presenta esta mañana el Grupo Parlamentario Socialista una iniciativa que, como bien ha expuesto el señor Martín Benito, tiene un largo recorrido parlamentario. El propio Martín Benito yo creo que ya recopiló parte de este recorrido el tres de junio de dos mil trece a raíz de una pregunta parlamentaria dirigida al director general de carreteras. Por lo tanto, no creo necesario reiterar todo ese camino, pues ya ha sido expuesto por el proponente, pero sí me gustaría incidir en varias de las sesiones, de las que, una vez leídas las actas de las Comisiones correspondientes, he podido pues entresacar algunas breves anotaciones.

Fue, como ya se ha dicho, en mil novecientos ochenta y ocho la primera vez cuando la carretera Zamora 102 tuvo presencia en una Comisión similar a la de hoy; eso sí, pues con otro nombre y en otro espacio parlamentario. En dos mil ocho, quiero recordar también que fue el señor Fuentes López, por parte del Grupo Socialista, y la señora Álvarez Sastre, del PP, volvieron a poner de actualidad parlamentaria dicha carretera. Nuevamente, en dos mil once, el señor Fuentes López y, en este caso ya, el señor Miguel Nieto, por parte del PP, tuvieron un debate en torno a la carretera que hoy tenemos en cuestión. Y bueno, por no cansarles más, ya en dos mil trece, nos encontramos con la pregunta a la que hacía referencia el señor Martín Benito, que -como digo- recoge parte de este recorrido. O la realizada en octubre del dos mil catorce en sesión plenaria. Hay otras más recientes a través de PNL y otras iniciativas, como ha hecho referencia igualmente el señor Martín Benito.

Y hoy, señorías, volvemos a debatir sobre una cuestión que preocupa al Grupo Socialista, que preocupa al Grupo Popular, a todos los grupos intervinientes, y, lo más importante: también preocupa a los alcaldes y vecinos de las localidades afectadas.

Es cierto que la situación de la vía pudiera ser mejorable, pero nunca nunca esta carretera se ha abandonado por parte de la Junta de Castilla y León. Aunque por parte del señor Benito... Martín Benito se nos ha descrito perfectamente las características de la carretera, sí que me gustaría añadir alguna cuestión. La Zamora 102 pertenece -como saben ustedes- a la red complementaria local de Castilla y León y comparte trazado con la de Orense 124, discurriendo por las provincias de Zamora y de Orense. Y con los datos ofrecidos pues por el proponente, aproximadamente el 78 por... perdón, el 72 % pertenece a la red de la Junta y el 28 % a la de la *Xunta* de Galicia. Tiene -como también se ha dicho- un terreno accidentado, complejo y laborioso, como toda carretera de montaña.

Sí que me gustaría incidir en el hecho de que la Junta de Castilla y León no ha dejado de actuar en esta carretera, nunca. Y la última actuación importante se produjo en el año dos mil diecinueve-dos mil veinte, donde se intervino con un presupuesto superior a dos millones y medio y se procedió a realizar diversas obras de regularización superficial del firme, con mejoras de las travesías, de balizamiento, de señalización horizontal y vertical, así como reparaciones del drenaje del firme, tanto transversal como longitudinal en tramos de cuneta de hormigón. Todo ello con un fin, que es intentar resolver los problemas de embalsamiento de agua, asegurando de esta manera la seguridad y una mejor conducción.

La Consejería sigue trabajando para ampliar la "hormigonación" -perdón por la palabra- de cunetas en tramos adicionales de la carretera, sin olvidar algo obvio,



que es la permanente atención que siempre dispensan los servicios de la Junta, y especialmente en este caso, donde se producen esos problemas de embalsamiento de agua, para así ofrecer soluciones reales.

Concluyo. Concluyo, señorías, entendiendo que todo lo que se solicita ya se está haciendo y se seguirá mejorando con el tiempo y cada vez que sea necesario. Y, por lo tanto, desde el Grupo Popular, y una vez expuesto, votaremos en consecuencia. Muchas gracias, señorías.

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

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

#### EL SEÑOR MARTÍN BENITO:

Muchas gracias, señor presidente. Me van a permitir porque cerraba la primera intervención con la lectura de la propuesta de resolución, que tenía dos puntos y creo que solo leí uno. El segundo se lo recuerdo: "Proceder de manera periódica y constante al mantenimiento y limpieza de las cunetas de la carretera de Porto (Zamora 102)".

Bueno, en primer lugar, mi agradecimiento a los representantes del Grupo Mixto y UPL-Soria ¡Ya!, don Pedro Muñoz y doña Alicia Gallego, por este apoyo manifiesto. Y en cuanto a los grupos que sustentan al Gobierno, pues lamento muchísimo esta falta de sensibilidad con los vecinos de Porto y con una zona especialmente sensible desde el punto de vista de espacio natural, despoblación, zona periférica, etcétera.

Vayamos por partes. Doña María Luisa Calvo Enríquez, bueno, pues dice que ya se ha realizado la renovación del firme y nos recordaba que se han llevado a cabo desbroces de vegetación. Claro, con arreglo a ese proyecto amputado de dos mil diecinueve, que pasó de 12 millones a 2.400.000 euros. Con arreglo a ese proyecto se ha echado la capiña de rodadura -ahora es un poco más que una capiña porque tiene 7 centímetros; si quiere, la podemos llamar capa de rodadura y no la capiña que se echaba anteriormente de 3 centímetros-. Pero, mire, en esas obras no se ha acometido lo realmente importante: ni se ha variado el trazado, ni se ha ensanchado la vía, ni se han hecho aliviaderos para el agua... aliviaderos para el agua; es decir, lo que se ha hecho ha sido un mero lavado de cara a la carretera. Y tanto la señora Enríquez como el señor Medrano, del Partido Popular, se refugian en la capa de que actualmente se está trabajando y que ya se está haciendo. Y que se está haciendo un nuevo proyecto, ha dicho la señora Calvo Enríquez. Bueno, me consta -y a usted también le debe constar, como al señor Medrano- que el nuevo proyecto ha surgido precisamente a raíz de las denuncias constantes de que si... de los desprendimientos que se han producido a partir de dos mil veinte.

Y la pregunta es: ¿y por qué la Junta no lo... no integró, no hizo esto en el proyecto de dos mil diecinueve? Es decir, ha tenido que llover, ha tenido que producirse desprendimientos para que la Junta ahora dice que va a hacer un nuevo proyecto. Si ya tenía un proyecto de 12 millones de euros, señorías, si ya lo tenía, ¿verdad, Alberto? Ya lo tenía. Y ahora resulta que vuelta la burra al trigo. Como dice el compañero de Por Ávila: el Día de la Marmota. Otra vez. Otra vez de nuevo. Hombre,



ya 30 años, que va para 40, dentro de 4 años, 40 años, hablando de la carretera de Porto en estas Cortes es ya tiempo suficiente, tiempo más que suficiente.

Y dice el señor Medrano que lo que pide ya se está planificando. ¿Desde cuándo? ¿Desde mil novecientos ochenta y ocho se está planificando la carretera? Dice que nunca se ha abandonado; no sé qué entenderá el señor Medrano por abandono, ¿eh? Aquí lo que se hizo fue otra chapuza más, y ya van muchas chapuzas. Las obras de dos mil diecinueve-dos mil veinte fueron la enésima chapuza que se cometió con la carretera de Porto, que les recuerdo a ustedes que esta zona forma parte de un espacio natural: el Parque Natural del Lago de Sanabria, que hace unos años fue ampliado y se denomina Parque Natural del Lago de Sanabria y sierra Segundera y Porto. Y Porto ahora resulta que aporta -valga casi la redundancia-... Porto aporta pues más de la mitad de hectáreas del parque natural. Y este parque natural tiene dos carreteras autonómicas: una que va por Galende al lago de Sanabria -que suelen frecuentar sobre todo los turistas que van al lago en cualquier época del año- y la otra es esta otra carretera a raíz de la ampliación del parque, la Zamora 102, también de titularidad autonómica. Les invito a los que no conocen la carretera de Porto a que visiten una y otra; que visiten una y otra y la comparen. Ya les digo que, para llegar a Porto, si van desde Zamora, tienen ustedes dos horas largas. Si van desde la Puebla de Sanabria tienen algo más de una... de una hora hora. Prepárense. No, hombre, no es el Dakar, no es el Dakar, ya les digo, ¿eh?, no van a volcar; pero prepárense, que vienen curvas. ¿Verdad? Nunca mejor dicho.

Así que, yo ahora... Cada vez les entiendo a ustedes menos. Sí, bueno, sí les entiendo: tienen que justificar, blindar al Gobierno, que no se diga que la Oposición se apunta un tanto, que no actuamos porque la Oposición nos lo dice. Mire, la Oposición no lo dice; la Oposición trae aquí la voz de los ciudadanos. Y me imagino que las voces que han llegado al Partido Socialista habrán llegado también al Partido Popular y a Vox, sobre todo si van ustedes por allí y hablan con los vecinos y con los que transitan por esa carretera. Y ya no les digo nada si además la transitan ustedes, ¿eh?, pues el ver con vista de ojos pues se harán una buena composición de lugar, en lugar de leerlo en los informes que le preparan desde la... desde la Comisión de Fomento o les sugieren.

Bueno, en cualquier caso, señorías, lamento muchísimo. Tengo que terminar porque creo que todos ustedes tenemos cierta incertidumbre por lo que pueda pasar por los cortes de carretera que se anuncian. No quiero ahondar más en el asunto. Lamentar una vez más la cerrazón del Grupo Popular y de Vox y la negativa a acometer de una vez por todas un arreglo integral a la carretera de Porto, que en este caso ni siquiera le pedíamos una... un arreglo integral, sino obras de consolidación y de mantenimiento y limpieza. Se refugian en la capa de "ya se está haciendo" y a ustedes, señorías, todo, absolutamente todo, les vale, menos acometer el problema, que es, de una vez por todas, dejar esta carretera en unas condiciones de seguridad vial y de -si existe la palabra- transitabilidad. Nada más. Muchas gracias.

### Votación PNL/000720

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley. ¿Votos a favor? [Murmullos. Risas]. Son ocho. ¿Votos a



favor? Ocho. ¿Votos en contra? Diez. No hay abstenciones. En consecuencia, la votación son dieciocho votos emitidos: ocho votos a favor, diez votos en contra y no hay abstenciones. En consecuencia, queda rechazada la proposición no de ley debatida.

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

## PNL/000728

### EL SECRETARIO (SEÑOR PABLOS ROMO):

Segundo punto del orden del día: **Proposición no de ley número 728, presentada por los procuradores don José Ángel Ceña Tutor, doña Leila Vanessa García Macarrón y don Juan Antonio Palomar Sicilia, instando a la Junta de Castilla y León a que en el año dos mil veinticuatro se realice la redacción de proyecto de ejecución de la variante de la carretera CL-117 por el municipio de Morón de Almazán y a que, antes del final de la legislatura, se finalice la ejecución de la mejora propuesta, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 217, de veintitrés de noviembre de dos mil veintitrés.**

### EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias, señor secretario. Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra en representación de los señores procuradores proponentes, doña Leila Vanessa García Macarrón, por un tiempo máximo de diez minutos.

### LA SEÑORA GARCÍA MACARRÓN:

Gracias, presidente. Buenos días a todos. Vengo a esta Comisión con una iniciativa que no exige otra cosa que el cumplimiento de lo que ya se prometió en otras ocasiones por parte de la Junta, de manera que espero que nos apoyen y coincidan con nosotros en llevar a cabo una variante –esta que estamos proponiendo–, porque lo que exponemos aquí son sus propios argumentos y la misma intención que hace unos años manifestó la Junta al respecto.

En este caso estamos hablando de la carretera CL-116, una vía de la red básica de carreteras de Castilla y León que discurre entre El Burgo de Osma, cruza Almazán –ambos municipios con más de 5.000 habitantes– y llega hasta la Comunidad Autónoma de Aragón; concretamente se trata del punto que cruza por el municipio de Morón de Almazán.

Morón de Almazán es una localidad pequeña que a día de hoy cuenta con menos de 200 vecinos, una población que ha disminuido drásticamente, como ha sucedido en la práctica totalidad de los municipios sorianos y de otros tantos de esta Comunidad Autónoma. De hecho, en los últimos 30 años ha visto cómo su población decrecía en más de un 30 %, fruto, como ya he dicho, de... –en otras ocasiones– de las inexistentes políticas concretas para luchar contra la despoblación en los territorios rurales, unas políticas que, si bien dicen tener en cuenta, luego nunca se aplican.

En... La CL-116 discurre por esta localidad a través de un recorrido prácticamente recto; existe una única curva ligera en medio de su tramo. No obstante, sí existen algunos problemas, como, por ejemplo, el hecho de que el arcén desaparece en



cuanto se entra en la localidad para ser sustituido por una estrecha acera por donde transitan los vecinos de esta localidad, de manera que los coches pasan muy cerca de los peatones. A este hecho hay que añadir que tiene una gran afluencia de tráfico pesado, es decir, de camiones y de más vehículos de gran tamaño, por lo que este hecho se toma... se torna todavía más peligroso.

Otro problema es que las casas se erigen prácticamente donde termina el ancho de la carretera. Es decir, apenas exige margen entre las edificaciones construidas a pie de la vía y los camiones que atraviesan esta localidad; en algunos tramos ni siquiera existe esa estrecha acera a la que acabo de hacer referencia.

Además, también hay que tener en cuenta, como decíamos, que más del 28 % de los vehículos que circulan por esta carretera son pesados, es decir, muy voluminosos, destinados a transporte de mercancías y con un peso total que supera los 3.500 kilos. Es por ello que a la entrada de Morón existe un semáforo con una luz ámbar intermitente para tratar de disminuir la velocidad de los mismos. La abundancia de estos vehículos complica significativamente el tráfico, ya que se trata de camiones voluminosos, lo que reduce notablemente la visibilidad tanto para los vehículos que siguen detrás como para los que se acercan de frente, ya que no pueden ver si hay otros vehículos detrás de los camiones. Además, su velocidad es más baja, lo que provoca congestión del tráfico al mantener a los vehículos detrás de ellos.

A lo largo de la CL-116, a su paso por Morón, hay 3 pasos de peatones por donde los ciudadanos deben cruzar a diario, ya que la carretera parte literalmente el pueblo en dos: una travesía larga, estrecha y en curva, por donde discurren diariamente más de 500 camiones; una cifra, coincidirán conmigo, que es bastante alta.

Es evidente que todo esto ocasiona un perjuicio a los habitantes de esta localidad, pero no solo a ellos, sino también a los propios conductores, sobre todo, de estos vehículos pesados, que deben tener cuidado debido a la estrechez de la carretera, a la falta de arcén al entrar en la localidad y a la cercanía de las edificaciones construidas en el borde de aquella.

Además, otro problema que viene incrementándose año tras año es la afluencia de vehículos a través de esta vía, ya que, tal y como expone la propia página de la Junta de Castilla y León, tiene una intensidad media diaria de más de 2.000 vehículos, lo que supone que prácticamente se ha duplicado el tráfico en un plazo de poco más de 10 años, porque en dos mil diez, esta cifra era de unos 1.200 vehículos diarios. Es decir, si antes existía la necesidad de llevar a cabo esta variante, hoy en día cobra más sentido que nunca, porque los motivos que impulsaron aquella decisión se han agravado con el paso del tiempo, de manera que hoy son mucho más determinantes para acometerla.

Como señalábamos en la exposición de motivos de esta iniciativa, el seis de abril de dos mil nueve, el Boletín Oficial de Castilla y León publicó el decreto 24/2009, de veintiséis de marzo, por el que aprobó el Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008-2020. Dentro de este plan de carreteras, concretamente en el Anejo 2, relativo a actuaciones programadas en la provincia de Soria, se encontraba la previsión de realizar durante el periodo de vigencia del mismo la construcción de la variante de población que estamos hoy demandando. Bueno, pues no se ha realizado, por eso estamos aquí; y eso que ya han transcurrido más de tres años desde la finalización de su plazo inicial.



Para la realización de las obras pertinentes, se catalogó este terreno como llano, es decir, que su ejecución no comprende mayores complicaciones y es por ello que el presupuesto total que se estimó entonces era de unos 5.000.000 de euros. Entendemos que hoy en día sigue teniendo la misma dificultad esta obra, por lo que sigue siendo de fácil ejecución, y, como he expuesto a lo largo de mi intervención, necesaria, además de obligatoria, porque es algo que... a lo que no solo se comprometieron, sino que plasmaron en el plan regional correspondiente, como la otra docena de iniciativas que hemos traído a esta Comisión y que también se plasmaron en el plan en su día y que nunca se han llevado a cabo, alegando siempre la crisis del dos mil siete. Pues seguimos esperando.

No se ha cumplido ni el 30 % de aquellas variantes y obras que se encontraban proyectadas y comprometidas por parte de la Junta. Y espero que al responderme no empiecen a enumerar otras intervenciones que nada tienen que ver con la que estoy exponiendo hoy, como si realizar nuevas obras obligatorias y necesarias permitiera incumplir otras comprometidas, como si tuviéramos que pensar: bueno, pues sí que se hacen otras construcciones, como si tuviéramos que alegrarnos porque alguna intervención sí que se hace en Soria. También pueden contestarme que los plazos que aquí exponemos no se adecúan a unos trámites administrativos de expropiación, explotación y ejecución de la variante. Bueno, pues pongan ustedes los plazos y podemos hablar entonces; estaremos encantados de aceptarlos.

Tenemos derecho a pedir estas obras y aquellas, porque somos una provincia de esta Comunidad y tal y como... como tal tenemos derecho a exigir el mismo trato que se dispensa al resto de provincias. Y las obras que les compete realizar ahora no eximen, en ningún caso, aquellas que ya deberían haber realizado en la provincia de Soria. Gracias.

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

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

#### EL SEÑOR PASCUAL MUÑOZ:

Gracias, presidente. Pues reitero lo que dije en mi primera intervención: estamos en el Día de la Marmota. Por una parte, tenemos la dejadez de la Junta en determinados temas y, ahora, además de dejadez, seguimos hablando de incumplimientos. Incumplimientos en el famoso Plan de Carreteras 2008-2020, que, como todos sabemos, no se ha podido llevar a cabo por culpa de la crisis económica -una crisis que se ha estado utilizando de excusa para no dar cumplimiento a lo que ustedes mismos consideraron necesario a la hora de redactar el plan- y se siguen escuchando en la crisis económica, se siguen escudando, además, en la crisis económica para justificar los incumplimientos. Lo que se debía hacer, puesto que Comisión tras Comisión se recurre a lo mismo, es buscar alternativas viables para llevar a cabo estas variantes y dar seguridad a los ciudadanos.

Pero, en fin, como digo: como Comisión tras Comisión debatimos sobre la no realización de alguna de las variantes contempladas en el plan, pues no voy a cambiar ni mi opinión ni mi voto. Seguiremos apoyando y reivindicando algo básico,



especialmente para estas zonas más deprimidas, periféricas y olvidadas, donde la seguridad que se pretende con estas variantes es fundamental. Así que, sin más, nuestro apoyo a su proposición no de ley. Muchas gracias.

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

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

#### LA SEÑORA SUÁREZ VILLAGRÀ:

Muchas gracias, presidente. Pues tanto en esta propuesta como la siguiente versan sobre el mismo tema, sobre la creación de variantes en 2 municipios. Las travesías que cruzan los municipios son tramos donde se suelen ocasionar conflictos entre los usuarios de la carretera, por un lado, y la población residente, por el otro, por la incomodidad que ocasiona que pase mucho tráfico, y sobre todo tráfico pesado. Y por otro, por la inseguridad que puede crear al encontrarse las viviendas tan cerca. En algunos casos, vemos travesías donde las casas están muy al pie de la carretera, incluso sin aceras apenas, lo que supone pues un verdadero peligro. Y casos como este se dan en muchos municipios; en Morón es verdad que hay algún tramo donde se estrecha mucho, como ha dicho la señora García, donde se estrecha mucho las aceras e incluso están pegadas las casas a lo que es la calzada.

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

Sobre las características de esta carretera ya ha hecho referencia la señora García, aunque, según la información de la que dispongo, el tráfico en dos mil veintidós para esta carretera, la CL-116, en el tramo que se sitúa entre la... en la travesía ha sido de mil quinientos... 1.589 vehículos ligeros por día y de 479 vehículos pesados por día, que ya es bastante. El trazado de la travesía por el municipio de Morón de Almazán está formado por 2 curvas y cuenta con 3 pasos de peatones.

En el nuevo plan autonómico de carreteras -que esperamos que vea pronto la luz-, entre los programas de actuación previstos se encuentra la realización de las variantes de población prioritarias en función de criterios económicos, funcionales y territoriales, y en esta planificación se analizará la necesidad actual de la variante de Morón de Almazán, que esperamos que se incluya.

Pero lo que piden, que sea en este dos mil veinticuatro, con los plazos exigidos por la normativa aplicable para contratar y redactar el estudio informativo, más los necesarios para llevar a cabo la contratación, redacción del proyecto y licitación de las obras, pues suponen que en el año dos mil veinticuatro es bastante complicado empezar, por el tema de plazos. Así que, de todas formas, esperamos y confiamos que la Consejería lo valore, y, si puede ser, que, con todos los datos encima de la





mesa y con lo que se ha comentado sobre lo que... la peligrosidad que puede suponer para los vecinos, pues se decida incluirlo en el plan de carreteras. Muchas gracias.

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

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

#### EL SEÑOR GUERRERO ARROYO:

Gracias, presidente. Buenos días. Bueno, nosotros vamos a votar a favor de la iniciativa, que es muy precisa y también concreta, y estamos de acuerdo por 3 razones. En primer lugar, porque, como se ha señalado, esta obra estaba prevista en el Plan Regional de Carreteras 2008-2020, ese fenecido y frustrado plan, que se basó precisamente en el no cumplimiento en la excusa de la crisis económica del dos mil ocho, pero que desde hace 7 años ya no tenemos esa crisis. La Junta presume de unos Presupuestos, que son los más altos de la historia, y, por lo tanto, económicamente ya no hay ningún tipo de excusa -por cierto, Presupuestos en los que el 72 por ciento... el 72 % de los mismos son ingresos que proceden del Estado y del Gobierno-. Es decir, que hay recursos, pero no se gastan adecuadamente ni eficazmente.

En segundo lugar, apoyamos la propuesta porque el Grupo Socialista viene años trabajando también en reivindicar las mejoras de las carreteras de la provincia de Soria, que son competencia de la Junta de Castilla y León, y en concreto esta, la CL-117, tenemos varias enmiendas a los Presupuestos de la Comunidad en la que pedíamos la reparación integral de la carretera desde el Burgo de Osma, en el entronque con la Nacional 122, hasta la localidad de Almazán, con la A-15, y, por lo tanto, esto incluía también las supuestas variantes, las necesarias variantes, como la de Morón de Almazán.

Y en tercer lugar, estamos también de acuerdo porque la provincia de Soria, que cuenta con unos en torno a 900 kilómetros de vías de titularidad autonómica, es la segunda por la cola de toda la Comunidad en cuanto a carreteras de la red básica. Y, por lo tanto, la Consejería de Movilidad debe de ocuparse con prioridad de atender sus competencias, como son las carreteras sorianas. Aunque ya hemos constatado que eso ni ocupa ni preocupa a la Consejería ni a la consejera, como demuestra el ninguneo que ha hecho a la Orden de Estudio clave 4.1-SO-26, de fecha de veintiocho de mayo de dos mil diecinueve, actualizada 2 años después, en mayo del veintiuno, que era relativa al proyecto de refuerzo y renovación de firme de esta carretera en los 20 primeros kilómetros a partir del Burgo de Osma y para el que había una propuesta de un presupuesto de unos 4.270.000 euros. La Consejería no hizo caso de esta orden de estudio ni de los técnicos en la provincia de Soria de su propia Consejería. Y esta información la conocemos gracias a las peticiones de documentación que se ha hecho desde el Grupo Parlamentario Socialista en los últimos años.

Por tanto, lo importante para la Consejería y muy especialmente para la consejera es hacer oposición al Gobierno de España, haciendo dejación evidente de sus obligaciones y demostrando una irresponsabilidad, una deslealtad institucional y una incompetencia manifiesta. Por lo tanto, reiteramos nuestro apoyo a la propuesta de la señora García Macarrón.

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

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

**EL SEÑOR GAVILANES FERNÁNDEZ-LLAMAZARES:**

Gracias, presidente. Y buenos días a todos, señorías. Señora García Macarrón, nos trae esta ejecución del proyecto de la variante de la carretera CL-116, si bien, previamente y como antecedentes, decir que se trata de una carretera de unos 600 metros -la travesía en concreto-, que atraviesa el municipio de Morón de Almazán, existen 2 curvas y una vez pasadas las curvas existe un tramo de unos 500 metros. No presenta problemas de trazado en alzado ni en sus inmediaciones. El ancho, además, el ancho medio, es de 8 metros y el ancho en concreto de la travesía, ancho medio, es de 13 metros. Y existen, como bien ha dicho, 3 pasos de peatones y además la velocidad en la carretera de la travesía es de 90 kilómetros por hora. Y, como bien también ha dicho, existe bastante tráfico en esa carretera; en concreto han sido 1.589 vehículos ligeros y cerca de 500 vehículos pesados.

Es verdad que esta variante estaba prevista en el Plan Sectorial de Carreteras 2008-2020, estaba prevista numerosas actuaciones en esta variante, las cuales no se pudieron llevar a efecto por esa crisis económica que existió en esas fechas y que no es ninguna excusa, como se ha dicho por parte del portavoz del Grupo Socialista, sino que fue la realidad y por eso no se pudo llevar a cabo. No son excusas. Y además es que actualmente tampoco se está percibiendo ni un solo euro en materia de carreteras por parte de esos fondos europeos que tanto alardea el Partido Socialista; ni un euro en materia de carreteras.

En la actualidad, se está redactando el nuevo plan de carreteras y se está valorando todas las variantes que se pueden incluir en ese plan, teniendo en cuenta los 11.000... 11.500 kilómetros que tienen de carreteras nuestra Comunidad Autónoma; y se está valorando en concreto esta variante, señora García Macarrón, la cual se va a incluir en ese plan de carreteras y después le formularé la enmienda correspondiente. No le voy a hablar, como bien dice usted, de otras actuaciones que hace la Junta de Castilla y León en su provincia, en la provincia de Soria, pero son numerosas, como bien se han expuesto en otras Comisiones aquí... en otras Comisiones de Movilidad.

Y luego, es cierto que usted solicita el proyecto y la ejecución en un plazo concreto, pero mire, está claro que primero hay que hacer un estudio informativo porque así lo dice la ley, después del estudio informativo, hay que someterlo al trámite de información pública, y después ya se puede proceder a la ejecución... a la redacción del proyecto y a la ejecución. Por lo tanto, lleva una serie de plazos. De esta manera, le voy a formular la siguiente enmienda, que espero que acepte teniendo en cuenta además esos plazos y es que: "Las Cortes de Castilla y León insten a la Junta de Castilla y León a incluir en el próximo plan de carreteras la variante de la carretera CL-116 por el municipio de Morón de Almazán (Soria)". Espero que lo acepte. Nada más. Y muchas gracias.

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

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

**LA SEÑORA GARCÍA MACARRÓN:**

Gracias, presidente. Señor Pascual, gracias por su apoyo y coincido plenamente en sus palabras. Señor Guerrero, gracias también por su apoyo, como siempre, y, como dice, hay recursos, claro que sí, y es lo que nosotros creemos, solo falta ejecutarlos y un poquito de voluntad.

Señora Suárez, ha destacado la importancia de hacer una variante y los estudios ya se hicieron hace 16 años, o sea, que, por ese lado, ya está hecho. Y ahí ya vieron la importancia de hacer esta variante y por eso la incluyeron en el plan de carreteras. ¿El problema? Pues que, como tantas otras, no se... no se llegaron a ejecutar.

Señor Gavilanes, vamos a aceptar la enmienda para que estas infraestructuras no caigan en el olvido. Si bien es posible que no sirva para nada incluirla en el plan de carreteras, siempre es mejor que esté incluida a que no esté. Pero bueno, que sepan ustedes que vamos a estar atentos, como siempre, y vigilantes para que se cumpla y no nos vuelva a pasar lo mismo. Esta vez tenemos la ventaja de que estamos en las Cortes y guerra les vamos a dar mucha. Como no lo cumplan... Así que sí, aceptamos la enmienda de sustitución.

Bueno... Me han descuadrado, porque yo pensaba que me la iban a rechazar y tenía la réplica preparada para eso. *[Murmullos]*. Es que no me tienen acostumbrada, no, no. Pero me gusta, me gusta así, es... no sé. Me gusta.

Bueno, sabemos, en cuanto a las carreteras y obras que se trata de garantizar con ellas la cohesión y vertebración territorial, garantizar desplazamientos seguros, impulsar o invertir en infraestructuras es lo mejor para hacer un motor de desarrollo y de empleo. Y disponer de una red mallada, segura, bien conservada, para luchar contra la despoblación pues siempre va a mejorar a que crezca no solo la provincia de Soria, sino todas las provincias de Castilla y León. Siempre pedimos eso en esta Comisión.

Es imprescindible retomar de nuevo la ejecución de las infraestructuras de carreteras que estaban previstas en ese plan de carreteras; esperemos que todas las que no se han llevado a cabo -que son muchísimas- se incluyan de nuevo en este plan y esta vez sí se cumplan.

Es irrenunciable el objetivo de conseguir que toda la población de Castilla y León pueda estar a menos de 30 kilómetros de una carretera de alta capacidad y esto solo se consigue mejorando nuestra red de carreteras. Y que se establezcan medidas legales -¿por qué no? y es necesario- para reducir los tiempos de estudio, de ejecución y de puesta en servicio del proyecto. ¿Que no es aquí donde corresponde pedir que se acorten estos plazos o que se establezcan estas medidas -quizá en un pacto de Estado?- Bueno, pues allá donde sean necesario, se pedirán, pero creemos que esto no puede dilatarse tanto en el tiempo.



Así que, como he dicho, aceptamos esta enmienda de sustitución, tal cual la ha leído y que se incluya en el próximo plan de carreteras. Gracias.

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

Sí. Si fuera posible, necesitaríamos que leyera usted el texto para dejarlo fijado definitivamente.

**LA SEÑORA GARCÍA MACARRÓN:**

La proposición no de ley quedaría de la siguiente manera: “Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a incluir en el próximo plan de carreteras la variante de la CL-116 por el municipio de Morón de Almazán”.

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

Perfecto. Muchas gracias. ¿Algún grupo parlamentario quiere fijar su posición al haber cambiado el texto? ¿Sí, Partido Socialista? Don Jesús Guerrero Arroyo.

**EL SEÑOR GUERRERO ARROYO:**

Sí. Gracias. Efectivamente, como se ha cambiado la propuesta de resolución... Nosotros tenemos muy poca esperanza en las promesas del Partido Popular y, por lo tanto, nosotros vamos a mantener una posición de abstención en este caso.

### **Votación PNL/000728**

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

Muchas gracias. Concluido el debate, sometemos a... procedemos a someter a votación la proposición no de ley. ¿Votos a favor? Doce. ¿Votos en contra? Ninguno. ¿Abstenciones? Seis. En consecuencia, el resultado de la votación es dieciocho votos emitidos: doce votos a favor, ninguno en contra y seis abstenciones. Por lo tanto, queda rechazada... perdón, queda aprobada la proposición no de ley.

**LA VICEPRESIDENTA (SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ):**

Por el señor secretario se dará lectura al tercer punto del orden del día. *[Murmullos]*. Ah, perdón. Por el señor letrado, perdón.

### **PNL/000729**

**EL LETRADO (SEÑOR MOLPECERES SANZ):**

Tercer punto del orden del día: **Proposición no de ley, PNL 729, presentada por los procuradores don José Ángel Ceña Tutor, dona Leila Vanessa García Macarrón y don Juan Antonio Palomar Sicilia, instando a la Junta de Castilla y León a que en el año dos mil veinticuatro se realice la redacción del proyecto de ejecución de la variante de la carretera CL-116 por el municipio de Monteagudo de las Vicarias y a que, antes del final de la legislatura, se finalice la ejecución de la mejora propuesta, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León número 217, de veintitrés de noviembre de dos mil veintitrés.**



### LA VICEPRESIDENTA (SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ):

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. En relación con la carretera que he expuesto en mi anterior intervención, la CL-116, también hemos traído esta otra iniciativa; una iniciativa que trata sobre la necesidad de realizar otra variante en la misma, pero en otro tramo distinto. Esta vez es en el municipio de Monteagudo de las Vicarías, un municipio que en la actualidad tiene menos de 200 vecinos, si bien esto no ha sido así siempre -igual que en el caso de Morón de Almazán-. Se trata de una localidad azotada por la despoblación, un desgaste constante que merma toda posibilidad de crecimiento y de inversiones en la misma y sus alrededores, como bien podemos comprobar en la presente propuesta, ya que brillan por su ausencia, bueno. Y es que, en los años 40, este municipio tenía cerca de 1.000 habitantes y, a día de hoy, no solo está llena de hogares vacíos, con un 80 % menos de población, sino que también carece de las infraestructuras necesarias; unas infraestructuras que -no sé si les sonará familiar- también fueron prometidas en el Plan Regional de Carreteras 2008-2020, concretamente en el Anejo 2 de este plan, relativo, como ya saben, a las actuaciones programadas en la provincia de Soria.

Se acordó la construcción de la variante de población de la CL-116 por el municipio de Monteagudo de las Vicarías, con una catalogación de terreno llano y un presupuesto inicial -igual que en el anterior caso- de 5.000.000 de euros. Más de 15 años después de su aprobación, seguimos esperando que se realice. Además, la inversión inicial que barajaban para la provincia de Soria era algo más de 48 millones de euros, si bien ahora no sabemos si se negarán a aprobar estos 5.000.000, algo que no tendría sentido, porque la necesidad sigue presente.

En este caso, la intensidad media diaria de los vehículos que discurren por esta carretera es de más de 1.700, de los cuales casi el 30 % son vehículos pesados, es decir, de más de 3.500 kilos de peso, como ya he señalado anteriormente, lo que supone una medida diaria... una media -perdón- diaria de 500 camiones atravesando la localidad de Monteagudo de las Vicarías. Una cantidad muy alta.

En cuanto a las características de la CL-116 a su paso por Monteagudo, destacar que, igual que en el caso de Morón, el arcén existente desaparece nada más entrar en la localidad, siendo sustituido por una estrecha acera por donde diariamente circulan sus vecinos. Además, la carretera también se estrecha y, aunque siga manteniendo la línea de separación horizontal, los carriles tienen una anchura menor, lo que supone, para el alto tráfico de camiones que soporta, un peligro añadido. Además, también existen muchas casas construidas al margen de la carretera. Asimismo, hay hasta 6 pasos de cebrá a lo largo de su recorrido por el municipio, lo que pone de manifiesto la necesidad de sus habitantes de cruzar de lado a lado del pueblo con mucha frecuencia. Y este no es tan recto como en el caso anterior de la localidad de Morón de Almazán, sino que existen varias curvas donde la visibilidad es limitada.



En este caso, la intensidad media diaria ha disminuido. Imagino que lo usarán, como han hecho en otras ocasiones, algunos de los aquí presentes como argumentos para no proceder a la ejecución de la variante. En el caso de la variante de Morón de Almazán, la intensidad media diaria ha aumentado, como he dicho hace un poquito. Aquí... ahí el argumento creo que estaba bastante claro. El hecho es que si ha disminuido es debido a que se obliga a los vecinos o bien a marcharse a otras localidades –por eso el drástico descenso de más de un 80 % de su población, como he dicho también– o bien a tener que coger caminos distintos, aunque estos caminos conlleve hacer más kilómetros, como consecuencia de la falta de adecuación de las carreteras a las necesidades del tránsito diario.

Esto que estoy exponiendo es algo de sobra sabido por todos los presentes, aunque luego intenten justificar otras cosas. E imagino que volverán a alegar que su prioridad consiste en la conservación de las carreteras, dada la amplia extensión que tiene nuestro territorio. Y lo cierto es que la red actual de carreteras, como ha dicho antes el señor Gavilanes, está formada por 11.314 kilómetros, de los cuales la provincia de Soria cuenta con 898 y gran parte de los mismos se encuentran prácticamente abandonados, o sea, que es que ya ni de conservación podemos hablar, aunque digan lo contrario.

Pero, además, volvemos a hablar de una promesa que se encontraba en su propio plan vial. De hecho, si acudimos al mismo, podemos observar como dice que es necesaria la construcción de variantes de población para la eliminación de conflictos en las travesías más problemáticas; es decir, reconocen que la falta de las mismas está ocasionando un claro perjuicio a los vecinos de la localidad y siguen sin hacerla. También exponen que la insuficiencia de capacidad y las recurrentes situaciones de saturación en determinados tramos de la red requieren de actuaciones que mejoren la capacidad de la sección viaria, como es la construcción de nuevas carreteras –ya sé que en Soria esto es algo de lo que ya podemos olvidarnos– o como es la construcción de variantes. Y continúan señalando que en general las travesías se consideran puntos potencialmente peligrosos, no solo por la existencia de usuarios vulnerables, sino también por el hecho de que los conductores que circulan por el medio interurbano deben adecuar su conducción a medio urbano en un espacio y periodo de tiempo no muy extenso. Por otro lado, con la construcción de variantes, al eliminar puntos potencialmente peligrosos, aumenta la seguridad de la circulación, disminuyendo sobre todo la accidentalidad por atropello. En este plan, se consideran prioritarias las variantes de la red básica; todo eso dice.

Es decir, reconocen abiertamente que esta iniciativa tiene todo el sentido del mundo: reduce la peligrosidad, se eliminan los puntos potencialmente peligrosos, aumenta la seguridad de circulación, y por todo ello debe tener, como dicen usted mismos, carácter prioritario.

Y es que, además de lo expuesto, las variantes viales permiten mejorar la fluidez del tráfico, evitando congestiones en el centro de los pueblos. Esto también reduce el tiempo de viaje para los conductores y disminuye la contaminación atmosférica y acústica en las áreas urbanas, mejorando así la calidad de vida de los habitantes. Además, contribuye a la seguridad vial, disminuyendo el riesgo de accidentes y atropellos, especialmente en áreas donde hay peatones, ciclistas y niños jugando cerca de la carretera, como es el caso que nos ocupa.



En definitiva, esperemos que aprueben esta iniciativa. El importe de la cantidad es perfectamente asumible, sigue existiendo la necesidad de realizarla y los hechos impositivos que dicen que existían entonces ya han desaparecido. Gracias.

#### LA VICEPRESIDENTA (SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ):

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

#### EL SEÑOR PASCUAL MUÑOZ:

Muchas gracias. Pues, igual que en la proposición no de ley anterior, seguimos debatiendo sobre las variantes de población, sobre los incumplimientos de la Junta, en este caso en las variantes previstas para la provincia de Soria; variantes, como bien ha comentado la proponente, que, bueno, que estaban previstas y presupuestadas, pero llegó la crisis económica y las prioridades cambiaron, y las excusas, en cambio, pues siguen siendo las mismas.

Ya lo he repetido en esta Comisión por activa y por pasiva: estamos de acuerdo con que se acometan las obras para llevar a cabo estas variantes, porque entendemos que va a mejorar la seguridad de los pueblos por los que discurre la carretera en cuestión. Por lo tanto, creo que no tengo mucho más que decir sin que suene reiterativo, porque es siempre más de lo mismo y más de lo mismo. Apoyamos su propuesta, aprovechando que ya está en marcha, y aprovechando -como dice usted- que ya está en marcha el Plan de Carreteras 2023-2034, pues que se incluyan en el mismo todas las variantes que están pendientes. Muchas gracias.

#### LA VICEPRESIDENTA (SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ):

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 doña Susana Suárez Villagrà.

#### LA SEÑORA SUÁREZ VILLAGRÀ:

Muchas gracias, señora presidente. Esta propuesta pues es similar a la anterior y le vuelvo a decir lo mismo que he dicho antes: en el caso concreto de la construcción de las variantes de población se deben de tener en cuenta varios factores que, bueno, que no voy a repetir. En el caso de la travesía de Monteagudo de las Vicarías, el trazado está formado por una curva de radio inferior a 150 metros. A lo largo de la travesía hay 13 salidas de vehículos a uno y al otro margen y cuenta con 6 pasos de peatones. Hay alguna parte donde también, como en el caso anterior, las aceras se estrechan muchísimo. Y el tráfico en el año dos mil veintidós para la carretera CL-116 en este tramo ha sido de 1.237 vehículos ligeros al día y de 494 vehículos pesados al día.

Y le vuelvo a decir lo mismo: damos por hecho que la Consejería, en el nuevo plan de carreteras, determinará las prioridades valorando las necesidades; y esperamos que en este caso pues también se dé... se dé una solución. Y nada más que decir. Muchas gracias.

**LA VICEPRESIDENTA (SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ):**

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

**EL SEÑOR PABLOS ROMO:**

Muchas gracias, señora vicepresidenta. Exactamente vamos a actuar igual que en la iniciativa anterior. Si por parte de la proponente se mantiene una solicitud de un compromiso firme, con plazos –los que fueran–, nuestro grupo lo respaldará –ahora diré los motivos–; si ocurre una cuestión genérica, haremos lo mismo que antes: abstenernos por falta de confianza, y sobre todo por una cuestión que tiene que ver con la experiencia de muchos años. El hecho de que algo se incorpore en los Presupuestos ni siquiera es garantía para que se lleve a cabo. Están el Boletín de las Cortes de Castilla y León llenos de iniciativas de nuestro grupo relativas a propuestas incorporadas en los Presupuestos y que pasan muchísimos años sin que se hayan llevado a cabo, algunas incluso todavía ahora; baste ver incluso la referencia que se hace desde el punto de vista legal al plan de carreteras.

Lo... Usted dice que ha disminuido, pero, en cualquier caso, el número de vehículos que atraviesan esta localidad es muy importante; y el porcentaje de vehículos pesados también lo es. Si hace 16 años lo era, era relevante, ahora debe seguir siendo, por lo tanto, nuestro grupo respalda en los términos en que usted lo presenta.

Y dos consideraciones más para terminar. Una ya repetida –también la ha utilizado en su argumentación–: incluso aunque se haya reducido, no puede ser excusa, porque el no intervenir lo que probablemente signifique también es disminuir la población de estas localidades en las cuales las condiciones de las vías pueden hacer que se utilice menos para ir a las mismas, incluso como garantía para vivir en ellas. Y lo segundo –pueden entenderlo perfectamente–: quien ha presumido de 165 millones de euros de superávit hace escasamente 10 días, no puede decir que ahora mismo no hay recursos para llevar a cabo esta inversión que está pendiente desde hace 16 años.

**LA VICEPRESIDENTA (SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ):**

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 Emilio José Berzosa Peña.

**EL SEÑOR BERZOSA PEÑA:**

Muchas gracias, señora presidenta. Señorías, se nos presenta esta mañana por parte de Soria ¡Ya! una PNL relativa a una carretera de la red básica regional, la CL-116, y una variante al paso de la misma por el municipio de Monteagudo de las Vicarías, municipio que quiero poner en valor en positivo.

Y es que además, curiosamente, lo conozco muy bien. Municipio que apenas tiene 171 habitantes, pero que –como decía– un municipio que hay que poner en valor, que está incluido desde el año dos mil diecinueve en la lista de Pueblos más





Bonitos de España y en la que cabe resaltar su magnífico castillo medieval de los Hurtado de Mendoza o su voluminosa iglesia bajo la advocación de Nuestra Señora de la Muela, ambos del siglo XV. Y que nos hace también meternos en la historia de la Reconquista, ya que en mil doscientos noventa y uno, en ese municipio, se concertó el casamiento entre Isabel, hija de Sancho de Castilla, y el rey Jaime de Aragón.

Y entrando en la PNL presentada, 4 datos: carretera CL-116, que cuenta casi con 87 kilómetros de longitud, discurre entre El Burgo de Osma y la Comunidad de Aragón, cuenta con buen firme y señalización vertical adecuada; y que, como datos tan técnicos de la travesía, cabe destacar que cuenta con una curva de radio inferior a 150 y 113 metros entre 2 rectas que suman en total 630 metros; un ancho medio de calzada de 6 metros sin estrechamientos y el ancho medio de la travesía de 15 metros; tiene -como ya se ha dicho aquí- 13 salidas de vehículos y 6 pasos de peatones.

Grupo Parlamentario Popular coincide en la necesidad de acometer determinadas variantes de nuestra Comunidad, algunas más prioritarias que otras; pero convendrán conmigo que generalmente, los recursos económicos suelen ser finitos y las necesidades infinitas. En este caso, estamos hablando de una variante que coincidimos en la necesidad de la misma y que, además -como ha dicho bien-, ya estaba incluida en el Plan Regional Sectorial de Carreteras del dos mil ocho a dos mil veinte. Y no me cabe la menor duda que, después del análisis que se ha realizado para el nuevo plan de carreteras 2023-2034, la variante de Monteagudo estará incluida en el avance de dicho plan, y, para eso, más adelante, presentaremos una enmienda.

En este caso, están solicitando que a lo largo de dos mil veinticuatro se realice el proyecto de ejecución de la variante indicada y la ejecución de esta actuación se realice antes de que finalice la legislatura. Pero sí queremos indicar que, para poder llevar a efecto esta petición, requeriría de unos trámites previos que no hay en la actualidad, como es la contratación y redacción del estudio informativo preceptivo obligatorio, el estudio de impacto ambiental o la contratación y redacción del estudio... de -perdón- de la ampliación del proyecto de construcción y la licitación y aprobación de las propias obras. Además -como bien sabe- de realizar obligatoriamente todos los procesos de expropiación de terrenos de particulares que correspondan, porque -como usted conoce- Monteagudo es una zona agrícola y el municipio está rodeado por los dos lados de terrenos cultivados. Por lo que en dos mil veinticuatro, debido a esta situación, no se podría iniciar la redacción del proyecto de construcción, pues no cuenta con el estudio informativo aprobado.

Pero también quiero traer a colación algo que ya se ha dicho, y es el tráfico de esta travesía, que es de 1.237 vehículos ligeros al día y 494 vehículos pesados al día, muchos de ellos, de transporte internacional; toda la CL-116. Y eso nos lleva a una pregunta: ¿por qué en una carretera regional, que no une ninguna capital de provincia ni puntos estratégicos a nivel logístico, hay este movimiento de vehículos y de camiones, incluso de transporte internacional? Pues miren, yo, que uso esa carretera como unas 10 veces al año -además lo sabe la proponente- porque me unen lazos familiares a Monteagudo, lo conozco muy bien y el problema radica en que se ha convertido en una carretera alternativa, menos peligrosa y más rápida que la Nacional 122 hasta Zaragoza, ya que la CL-116 conecta la Nacional 122 con la



autovía A-2 para quienes viajan de Barcelona a Portugal, a su paso por Valladolid, y viceversa. Y este es uno de los graves problemas de esta carretera y el volumen de vehículos que soporta.

Y me sorprende... perdón. La gran necesidad... Por ello, quiero reivindicar la gran necesidad de que se convierta en autovía todo el trazado de la Nacional 122 entre Zaragoza y Valladolid, lo que conocemos como la A-11 y la A-15; algo que hay que seguir exigiendo al Gobierno de España, en este caso, Pedro Sánchez, ya que es una carretera, fíjense ustedes, que vertebra Castilla y León, no solo Soria, sino que vertebra Soria, Burgos, Valladolid y Zamora hasta la frontera con Portugal.

Finalizar, simplemente, indicando que el Grupo Parlamentario Popular no puede tomar en consideración la PNL tal y como está presentada, porque, antes de hacer lo que se solicita en la misma, hay otras tramitaciones que llevan tiempo para no poder cumplir lo que se solicita; y dejando claro que a este grupo parlamentario no nos cabe la menor duda de que esta variante estará incluida en el nuevo Plan Autonómico de Carreteras 2023-2024. Y para ello, y con la voluntad clara del Grupo Parlamentario Popular de avanzar en la PNL de manera positiva, presentamos una enmienda de sustitución con el siguiente texto: "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a la inclusión de la variante de Monteagudo de las Vicarías en la CL-116 en el nuevo Plan Autonómico de Carreteras de la Junta de Castilla y León, así como instar al Gobierno de España a finalizar las obras de la A-11 y la A-15 en todo su recorrido". Muchas gracias.

#### LA VICEPRESIDENTA (SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ):

Muchas gracias. Para cerrar... 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:

Muchas gracias. En primer lugar, señor Pascual, gracias por su apoyo. Además de mejorar la seguridad -como ha dicho-, hay que ser prácticos y buscar una equidad, que es lo que se necesita, entre los habitantes de Castilla y León y no discriminar al mundo rural, y, como otras veces ha dicho usted, garantizar esa cohesión territorial.

Señora Suárez, la intensidad media diaria ha disminuido, como ha aportado usted misma datos, y ha disminuido por los motivos que he dado antes y que doy siempre: pues porque o nos vamos o buscamos otras rutas alternativas.

Señor Pablos, nosotros tampoco nos fiamos; si es que no nos fiamos y a la vista está que hace 16 años lo pusieron y no... y ahí estamos, aquí estamos hoy pidiéndolo. Pero como he dicho antes: estar incluidos en el plan siempre será mejor que no estarlo. Y, además, aprovechando que ahora sí tenemos representación con 3 procuradores aquí, vamos a estar atentos, porque de primera mano tendremos información y podremos presionar, que para esto estamos. Y sabemos que recursos hay.

Señor Berzosa, estoy de acuerdo: Monteagudo es uno de los pueblos más bonitos de España. Y animo a todos a que vayan a visitarlo; es precioso. Comprendan que los plazos que ponemos aquí... queremos siempre acortarlo porque, después de tantos años esperando, tenemos prisa. Somos ambiciosos y no queremos que se



demoren más, por eso siempre ponemos estos plazos que, bueno, pues que igual en algún caso es imposible materialmente hacerlos, claro. Pero comprendan que es por eso: estamos ya cansados de tanto esperar.

Aceptamos la enmienda de sustitución para que se incluya en el nuevo plan de carreteras. Y en cuanto, a la A-11 y la A-15: pues hablar de estas 2 autovías en Soria es de pena, o sea, es una pena porque llevamos tantos años... Es de los incumplimientos más dolorosos que la Administración central tiene con Soria. Es que en el caso de la A-11, hace 36 años que se inició todo el trámite. O sea, que más aún que esta de 16; que no le quito importancia a la de 16 años de Castilla y León, ¿eh? Pero bueno, así que, bueno, no podemos dejar caer en el olvido estas 2 autovías, la A-11 y la A-15, porque también es una buena forma de vertebrar el territorio, son vitales para el desarrollo de Soria y, lo mismo, hay que ser prácticos para... Es un eje para toda España. Así que, ya que el Pisuerga pasa por aquí, pues también aceptamos esa parte de incluir... de finalizar las obras de la A-11 y la A-15 en todo su recorrido, instando al Gobierno de España.

Así que, la enmienda de sustitución, que aceptamos, quedaría de la siguiente forma: "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a la inclusión de la variante de Monteagudo de las Vicarías en la CL-116 en el nuevo Plan Autonómico de Carreteras de la Junta de Castilla y León, así como instar al Gobierno de España a finalizar las obras de la A-11 y la A-15 en todo su recorrido". Gracias.

**LA VICEPRESIDENTA (SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ):**

Gracias. Como la propuesta de resolución definitiva ha tenido variación, ¿algún grupo parlamentario quiere expresar su posición definitiva?

**EL SEÑOR PABLOS ROMO:**

Sí, señora vicepresidenta, para confirmar -como dije antes- que nuestro grupo se abstendrá.

**LA VICEPRESIDENTA (SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ):**

*[Intervención sin micrófono].*

**EL SEÑOR RUIZ MEDRANO:**

Sí. Presidenta, es que no se ha oído. Tendría que repetirlo para que se grabara en el Diario de Sesiones.

**Votación PNL/000729**

**LA VICEPRESIDENTA (SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ):**

(¡Ah! Perdón). Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? En consecuencia, queda aprobada la proposición... (Espera. Perdón). El resultado de la votación es el siguiente. Votos emitidos: dieciocho. Votos a favor: doce. Votos en contra: seis. *[Murmullos]*. No. Perdón, perdón. Abstenciones: seis. En consecuencia, queda aprobada la proposición no de ley debatida.



EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Por el señor secretario, se dará lectura al cuarto punto del orden del día.

**PNL/000761**

EL SECRETARIO (SEÑOR PABLOS ROMO):

Cuarto punto del orden del día: **Proposición no de ley número 761, presentada por los procuradores don Javier Campos de la Fuente, doña Nuria Rubio García, don Diego Moreno Castrillo, doña Yolanda Sacristán Rodríguez y doña Laura Pelegrina Cortijo, instando a la Junta de Castilla y León a realizar un estudio técnico, económico y de viabilidad para valorar cuáles pueden ser las opciones de comunicación por carretera ente la provincia de León y el Principado de Asturias por la parte oriental de la provincia leonesa, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León 226, de dieciocho de diciembre de dos mil veintitrés.**

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias, señor secretario. Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra, en representación de los señores procuradores proponentes don Javier Campos de la Fuente, por un tiempo máximo de diez minutos.

EL SEÑOR CAMPOS DE LA FUENTE:

Gracias, presidente. Buenos días, señorías. Procedemos al debate de esta proposición no de ley, que advierto un pequeño error en los cortos antecedentes que aparecen aquí y otro en la parte resolutive, que, bueno, después incidiré en ellos.

No es muy difícil de entender y comprobar que, con carácter general, un territorio tiene tantas oportunidades de desarrollo como infraestructuras y comunicaciones que posea. Podríamos poner infinidad de ejemplos en los que una determinada apuesta por una comunicación puede enriquecer o terminar con un territorio. Un ejemplo en positivo podrían ser todos los municipios o zonas cercanas a núcleos con gran actividad, del tipo que sea, que se convierten en generadores de riqueza gracias a vías de comunicación adecuadas, por ejemplo, el AVE a su paso por Segovia, ahora mismo, como ejemplo bien cercano en nuestra Comunidad Autónoma. Hay más; verdaderas soluciones habitacionales y de otros caracteres que evitan masificaciones en unos lugares para mantener vivas otras poblaciones.

Otras circunstancias similares son las que generan oportunidades gracias a sus posiciones geográficas, que sin infraestructuras adecuadas tampoco serían nada. Ejemplo claro pues los puertos de mar, aunque evidentemente en Castilla y León no tenemos. Bueno, creo recordar que en algún presupuesto en algún año sí que... sí que... o en algún documento, sí que hubo algún tipo de mar en estas Cortes de Castilla y León. Pero bueno, no es el... no es el tema. Hay verdaderos polos industriales y plataformas de empleo ligadas al transporte, manejo y venta de productos por vía marítima generando en estos territorios verdaderos gigantes que absorben recursos y gentes para desarrollar las actividades propias y los servicios complementarios, más los relativos a funcionamiento y administración.



Por contra a todo lo anterior, existen otras realidades no tan agradables, con ejemplos a lo largo y ancho de nuestra Comunidad Autónoma, con caída de población debida a la falta de oportunidad que asola, sobre todo, las zonas del ámbito rural y de montaña, siendo Castilla y León una de las Comunidades Autónomas más afectadas y que también están relacionadas con las distintas redes de comunicación.

En el Bierzo y Laciana, provincia de León, la historia reciente del último siglo nos habla de un territorio que escapaba a la escasez de recursos gracias a la industria de la extracción del carbón, ligada a la generación de energía gracias a la quema del mismo. El Bierzo y Laciana fueron mucho tiempo los creadores y distribuidores de energía que movía el país y permitía la transformación de un país pobre, azotado por distintas guerras, a lo que es hoy; toda una paradoja, pues mientras el país crecía, estos territorios en cuestión iban firmando su propia sentencia de muerte. Mientras el país articulaba infraestructuras de comunicación y transporte de todo tipo, la única que tuvo el Bierzo fueron esas torres de alta tensión que evacuaban el fluido eléctrico al resto del país.

Un siglo de comunicación, sí, de comunicación hacia el exterior, pero contadas inversiones en referencia al tema en cuestión. Finalmente, la realidad, las condiciones ambientales y las tecnológicas han cambiado los vientos de avance y ahora el Bierzo y Laciana siguen prácticamente con el mismo aislamiento físico que hace lustros. La excepción es la autovía A-6, que, tras escasos 20 años de uso, está viendo lamentablemente las primeras consecuencias catastróficas de una ejecución vamos a decir que de dudosa factura.

Sin querer abrir otros melones ni adjudicar responsabilidades, vemos el lento avance de la A-76; vemos un nudo del Manzanal que lleva décadas lastrando el transporte por ferrocarril; vemos como la conexión natural con Asturias –salida al mar– queda frenada en seco en Toreno, en lo que a capacidad se refiere; vemos un aislamiento *de facto* con la A-52 por escasos 30 kilómetros; padecemos una de las autopistas más caras del país para desplazarnos a la capital de la provincia, a León; y sentimos el mayor de los abandonos y de las incomunicaciones estando en el centro físico del noroeste de España. Y es la realidad que padecemos y es lo que hay. Pero en este caso, la iniciativa la centramos en la comunicación con el Principado de Asturias, algo fundamental, tanto para asturianos como leoneses y otros, pues unir León con Asturias sin pagar el Huerna sería providencial no solo para el noroeste de la península, sino también para el norte de Portugal.

A lo largo de décadas, en multitud de ocasiones, este grupo parlamentario ha tratado de sacar un compromiso a la Junta de Castilla y León para solventar esta situación y siempre de forma infructuosa. Así que hoy lo que queremos plantear al Ejecutivo es la necesidad de que se plantee una alternativa, una solución a esta comunicación, una solución que no consista en pasarse patatas calientes de unas Administraciones a otras, pues el Gobierno de Castilla y León es igual de competente, como mínimo, como el Gobierno del Principado de Asturias, que sí que ha cogido el toro por los cuernos.

Ya que hasta ahora ninguna solución propuesta por el Partido... por el Grupo Parlamentario Socialista ha satisfecho al Partido Popular, proponemos a sus señorías que nos ayuden a pedir que la Junta realice los estudios pertinentes y articule las soluciones más adecuadas para abrir una vía de comunicación acorde con los



tiempos y que saque definitivamente al Bierzo y Laciana de la actual incomunicación histórica con la Comunidad Autónoma vecina.

Por lo tanto, lo que hacemos es la siguiente propuesta –que voy a tener que corregir, como antes advertí–: Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a realizar un estudio técnico, económico y de viabilidad para valorar cuáles pueden ser las opciones de comunicación por carretera entre la provincia de León y el Principado de Asturias por la parte... aparece oriental –oriental– de la provincia leonesa cuando debiera de aparecer occidental.

Veo que sus señorías asienten, lo cual me da pie a entender que habían advertido ya el error con antelación. Bueno, de todas formas... de todas formas, y a pesar de que esta palabra en concreto les haya inducido a error y les haya traído a lo mejor un discurso que no corresponde con el que tenemos ahora, pues cabría la posibilidad de dejarlo... la iniciativa sobre la mesa, pero no lo tengo muy claro. Yo sé que ustedes es lo que me van a pedir, sé que es lo que me van a pedir; pero quiero que reflexionen sobre una cuestión: en esta iniciativa, el Partido... el Grupo Parlamentario Socialista no trae ninguna iniciativa concreta a realizar. Simplemente se hace un llamamiento a que, desde estas Cortes de Castilla y León, nosotros como procuradores seamos capaces de trasladar un problema, una situación, al ámbito ejecutivo para que se valore. No hace falta... es igual que sea occidental u oriental en este momento. Porque otra cosa distinta sería si yo dijera que pues a pasar por Asturias a través de la Robla. Bueno, pues vale. O por la parte de... por la parte de Palencia. Sí, bueno, pues habría una incongruencia. Pero no hay nada concreto, si se dan cuenta, en la parte de la proposición de esta iniciativa.

Entonces yo les llamo a que reconsideren, por no perder el tiempo, porque evidentemente esto se va a volver a registrar y se va a volver a tratar y yo no voy a tratar el tema de forma distinta. Es decir, yo no voy a... no vamos a... este grupo parlamentario no va a venir aquí a pedir nada en concreto, simplemente trasladarle al Ejecutivo que piense una opción que articule una posibilidad para solventar esta, bueno, pues esta problemática que nosotros traemos a Comisión.

Si quieren, le pido al presidente que pare un segundo, un receso de unos minutos para poder hablar el tema con los portavoces, porque es una pena.

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

Sí. Damos un minuto de receso.

*[Se suspende la sesión unos minutos].*

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

Sí. Reanudamos la sesión, perdón. Señor Campos de la Fuente, lo único recordarle el tiempo que...

**EL SEÑOR CAMPOS DE LA FUENTE:**

Vale. Gracias, presidente. Sí, no, no tengo... no tengo problema con el tiempo. Simplemente hemos estado hablando entre los portavoces y creo que hemos llegado a un acuerdo que yo agradezco porque se manifiesta una voluntad de reparar, bueno, pues una cuestión que es semántica y que yo creo que nos beneficia... nos beneficia



a todos en ejercicio de la responsabilidad que tenemos que hacer en estas Cortes de Castilla y León con nuestro ámbito superior, que en este caso es la Junta de Castilla y León.

Hemos acordado una propuesta de resolución que quedaría de la siguiente forma: “Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a valorar un estudio técnico, económico y de viabilidad para contemplar cuáles pueden ser las opciones de comunicación por carretera entre la provincia de León y el Principado de Asturias por la parte occidental de la provincia leonesa”.

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

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

#### EL SEÑOR PASCUAL MUÑOZ:

Señor presidente, no entiendo muy mucho por qué tengo que fijar una posición si ya hemos llegado al acuerdo de aceptar, ¿no? Entiendo que hemos aceptado todos los grupos parlamentarios la propuesta –me parece-. [Murmullas] ¿No? Creo que deberíamos proceder a la votación.

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

Sí, los turnos los tenemos que .....

#### EL SEÑOR PASCUAL MUÑOZ:

¡Ah! Ya, bueno. Pues yo, como voy a estar de acuerdo y voy a votar a favor, pues sin más. Muchas gracias.

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

Vale. 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. Bueno, pues me parece correcto el haber llegado a un acuerdo y también me parece correcto el que se pueda empezar a trabajar sobre las necesidades de esta tierra, de la provincia de León, y sobre todo de dar una solución a los problemas que existen, que son claros y evidentes en materia de infraestructuras y de comunicaciones, sobre todo por la parte occidental –también por la parte oriental, pero en este caso estamos hablando de este tema-. Y que afecta a todos: a vecinos, a hosteleros, a ganaderos que se ven pues gravemente perjudicados por no tener... como se ha hecho mención en la exposición. Es decir, el perjuicio y el agravio que supone el que unos ciudadanos tengan unos recursos o tengan unas infraestructuras o medios de comunicación y otros no. ¿Por qué? Porque esta zona pues también vive de la hostelería, la ganadería también se ve afectada en cuanto



a los costes de transporte, y los vecinos en cuanto a la solución o la atención a sus necesidades o sus demandas.

Por lo tanto, es importante que se aborde ese estudio, el que se vea desde las distintas perspectivas -técnico, económico y viabilidad-, porque también es verdad que en esta Comisión muchas veces -y así se vio en la primera- pues que el estudio muchas veces no recoge las necesidades o está carente de lo que luego es la orografía o lo que es la meteorología, o lo que son las circunstancias que suponen un perjuicio cuando no vienen encauzadas a la realidad, que es, por ejemplo, las circunstancias meteorológicas que también tiene esta zona, que necesitan pues buenos medios de comunicación.

Por lo tanto, sin entrar en más detalles, puesto que lo que corresponde es que se haga y se traiga, nosotros pues vamos a apoyar, como así se ha decidido en la reunión previa. 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 el señor procurador don Francisco Javier Carrera Noriega.

#### EL SEÑOR CARRERA NORIEGA:

Muchas gracias, señor presidente. Pues poco que añadir. Solo que me parece que es una situación un tanto esperpéntica la que acabamos de vivir, si me disculpa el calificativo.

Ya sé que muchas veces a lo mejor la buena fe pues nos lleva a cometer ese tipo de errores, pero creo que lo que vamos a votar es que se traiga una nueva propuesta, una nueva proposición no de ley para sustituir la que se ha presentado de manera errónea. Entiendo que ese es el propósito final, el de traer e incorporar una nueva proposición no de ley. *[Murmullos]*.

Yo no le estoy preguntando a usted, estoy preguntando en general. *[Murmullos]*. Señora Pelegrina, no le estoy preguntando a usted. Entonces, entiendo que... entiendo que lo que se está proponiendo aquí es que se traiga o se presente una nueva proposición no de ley que sustituya a la que acaba de ser presentada y en ese... Por lo que se nos pide el sentido de voto. Si alguien me lo puede aclarar. *[Murmullos]*. Gracias.

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

En el turno... en el turno se lo aclarará. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, por el... por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor procurador... perdón, la señora procuradora doña Beatriz Coelho Luna.

#### LA SEÑORA COELHO LUNA:

Gracias, presidente. Buenos días. Bueno, como se ha... se ha indicado, este grupo va a votar a favor del acuerdo que finalmente hemos alcanzado para pues valorar esa realización de ese estudio, a pesar de que, bueno, como lo que aquí se ha indicado, pues la propuesta cambia totalmente el sentido, ¿no? Porque





estábamos hablando en un principio de la zona oriental y ahora hablamos de la zona occidental. Es cierto que yo cuando lo he leído me he extrañado porque el proponente era usted y lo he pensado; pero bueno, es verdad que la propuesta de resolución, los antecedentes de hecho en absoluto hacían pensar que se estaba hablando de esta carretera.

Pero bueno, creo que es bueno para todos que hayamos alcanzado este acuerdo, como usted ha indicado. Esto también demuestra nuestra voluntad pues, eso, de buscar soluciones a los problemas de la Junta... de las zonas de la provincia de León, en este caso, y de Castilla y León por la Junta de Castilla y León; y también me gustaría resaltar pues su voluntad para alcanzar este acuerdo que muchas veces también para nosotros resulta bastante complejo. Así que, por mi parte, nada más. Y muchas gracias.

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

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

#### EL SEÑOR CAMPOS DE LA FUENTE:

Muy bien. Gracias, presidente. Nada, yo muy brevemente, para agradecer la disposición de sus señorías al cambio del texto. Y decirle al señor Carrera que esto no es ningún esperpento; esto simplemente no es ni un error, es una confusión. Es una confusión que es verdad que cambia el sentido, que cambia el sentido de la proposición no de ley, pero es tan fácil, tan fácil su corrección que quizás sea su falta de experiencia en estas Cortes la que no le permita verlo. Es así de sencillo. Nosotros hemos visto aquí... nosotros hemos visto aquí infinidad de cuestiones mucho mucho mucho más esperpénticas y no voy a entrar a valorar ninguna de ellas; no le voy a poner ningún ejemplo y podría, y podría. Esto no es ningún esperpento, esto es una corrección que entra dentro de lo cabal y dentro de lo razonable, y, de hecho, es tan razonable que, si no, ustedes no hubieran estado en la disposición de cambiar su sentido del voto.

Entonces, insisto: yo no quiero abundar en este aspecto, no hay por qué... no hay por qué criticar o por qué denostar una iniciativa parlamentaria, traída de buena fe, con una finalidad, que es la de pensar hacer... la de hacer pensar al Ejecutivo sobre una situación, bien es cierto que en el texto, por una -una- palabra, pues se desvirtúa ese sentido. El cambiar esa palabra solo significa... -y venir a otra Comisión- solo significaría perder el tiempo y perder, pues bueno, la oportunidad de aprobarla ahora mismo, como vamos a hacer.

Y es lo que yo les quiero agradecer, nada más, la disposición para que en este caso salga aprobada esta iniciativa y la Junta de Castilla y León pueda tener la opción de pensar qué posibilidades hay, qué viabilidad hay para comunicar nuestra Comunidad vecina, Asturias, con nuestra Comunidad Autónoma a través de la zona occidental de nuestra... de nuestro territorio. Nada más y muchas gracias.

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

Debe de fijar el texto definitivo.

**EL SEÑOR CAMPOS DE LA FUENTE:**

Sí. Disculpe, presidente. El texto definitivo es: “Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a valorar un estudio técnico, económico y de viabilidad para contemplar cuáles pueden ser las opciones de comunicación por carretera entre la provincia de León y el Principado de Asturias por la parte occidental de la provincia leonesa”.

**Votación PNL/000761****EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):**

Muchas gracias. Para cerrar... Perdón. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley. ¿Votos a favor? Por lo tanto, por unanimidad -no hay votos en contra y no hay abstenciones-, queda aprobada la proposición no de ley debatida. Muchas gracias.

Se levanta la sesión, siendo las doce catorce.

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