

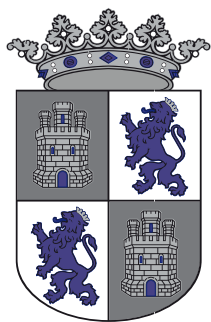
COMISIÓN DE MOVILIDAD Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL

**PRESIDENCIA
DON EMILIO JOSÉ BERZOSA PEÑA**

Sesión celebrada el día 19 de febrero de 2025, en Valladolid

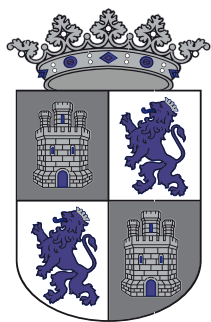
ORDEN DEL DÍA

1. Pregunta para su respuesta oral, POC/000284, formulada a la Junta de Castilla y León por los Procuradores Dña. Elena Rincón Iglesias, D. Emilio José Berzosa Peña, D. David Beltrán Martín, D. Juan Jesús Blanco Muñiz, Dña. Beatriz Coelho Luna, D. Ramiro Felipe Ruiz Medrano y Dña. María Antonia López Sáenz de Santa María, relativa a qué medidas está impulsando la Consejería de Movilidad y Transformación Digital para la innovación y digitalización de las carreteras, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 377, de 30 de enero de 2025.
2. Proposición no de ley, PNL/001248, presentada por el Procurador D. Pedro José Pascual Muñoz, instando a la Junta de Castilla y León a requerir al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y a ADIF una nueva negociación y la revisión de la situación del personal de ADIF en la estación de ferrocarril de Arévalo, de tal forma que vuelva a dotarse de seis agentes y se garantice la presencia de los mismos durante todo el año, todos los días de la semana y en todos sus turnos, con el fin de garantizar la mejor seguridad para los trabajadores y usuarios, así como del propio tráfico ferroviario, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 382, de 13 de febrero de 2025.
3. Proposición no de ley, PNL/001259, presentada por el Grupo Parlamentario Popular, instando a la Junta de Castilla y León a dirigirse al Gobierno de España para que a través del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se establezca la negociación necesaria con ADIF, a fin de proceder a la apertura presencial de la estación de Arévalo, recuperando las seis plazas necesarias en el gráfico que eliminaron unilateralmente sin el apoyo sindical dotándola de personal, todos los días del año, en todos sus turnos, con el objetivo de garantizar la seguridad de los trabajadores, de los usuarios del ferrocarril y de las empresas que realizan su actividad en la estación, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 382, de 13 de febrero de 2025.



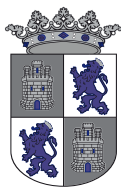
SUMARIO

	<u>Páginas</u>
Se inicia la sesión a las diez horas treinta y tres minutos.	20629
El presidente, Sr. Berzosa Peña, abre la sesión.	20629
Intervención de la procuradora Sra. Suárez Villagrá (Grupo VOX Castilla y León) para comunicar sustituciones.	20629
Intervención de la procuradora Sra. Rincón Iglesias (Grupo Popular) para comunicar sustituciones.	20629
Primer punto del orden del día. POC/000284.	
El secretario, Sr. Pablos Romo, da lectura al primer punto del orden del día.	20629
Intervención de la procuradora Sra. Rincón Iglesias (Grupo Popular) para formular la pregunta a la Junta de Castilla y León.	20630
Contestación, en nombre de la Junta, del Sr. Puerta García, director general de Carreteras e Infraestructuras.	20631
En turno de réplica, interviene la procuradora Sra. Rincón Iglesias (Grupo Popular).	20634
En turno de dúplica, interviene el Sr. Puerta García, director general de Carreteras e Infraestructuras.	20636
El presidente, Sr. Berzosa Peña, comunica que, por acuerdo de los portavoces, se agrupan los puntos segundo y tercero del orden del día.	20638
Segundo y tercer puntos del orden del día. PNL/001248 y PNL/001259.	
El secretario, Sr. Pablos Romo, da lectura al segundo y tercer puntos del orden del día.	20638
Intervención del procurador Sr. Pascual Muñoz (Grupo Mixto) para presentar la proposición no de ley 1248.	20639
Intervención del procurador Sr. Beltrán Martín (Grupo Popular) para presentar la proposición no de ley 1259.	20641
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Gallego González (Grupo UPL-SORIA ¡YA!).	20642
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Suárez Villagrá (Grupo VOX Castilla y León).	20643
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Pelegrina Cortijo (Grupo Socialista).	20644
Intervención del procurador Sr. Pascual Muñoz (Grupo Mixto) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	20645



Páginas

Intervención del procurador Sr. Beltrán Martín (Grupo Popular) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	20647
El presidente, Sr. Berzosa Peña, somete a votación, en los términos fijados por sus proponentes, la resolución conjunta relativa a las proposiciones no de ley números 1248 y 1259. Es aprobada.	20649
El presidente, Sr. Berzosa Peña, levanta la sesión.	20649
Se levanta la sesión a las once horas treinta y siete minutos.	20649



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

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Buenos días a todos. Se abre la sesión, siendo las diez treinta y tres. ¿Algún grupo parlamentario tiene que comunicar alguna sustitución? ¿Vox Castilla y León?

LA SEÑORA SUÁREZ VILLAGRÁ:

Sí. Buenos días, presidente. Rebeca Arroyo Otero sustituye a María Luisa Calvo Enríquez.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Perfecto. Muchas gracias. ¿Partido Popular?

LA SEÑORA RINCÓN IGLESIAS:

Sí. Presidente, buenos días. Javier Carpio Guijarro en sustitución de Juan Jesús Blanco Muñiz.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. Quiero dar, en primer lugar, también la... la bienvenida a la Comisión de... de Movilidad y Transformación Digital al director general de Carreteras e Infraestructuras, don Jesús... don Jesús Félix Puerta García, por estar hoy aquí y poder responder precisamente a este primer punto de... del orden del día, que es una... una pregunta dirigida a la Consejería.

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

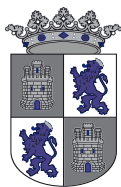
POC/000284

EL SECRETARIO (SEÑOR PABLOS ROMO):

Buenos días, señor presidente, señorías. Primer punto del orden del día: **Pregunta para su respuesta oral, POC 284, formulada a la Junta de Castilla y León por los Procuradores doña Elena Rincón Iglesias, don Emilio José Berzosa Peña, don David Beltrán Martín, don Juan Jesús Blanco Muñiz, doña Beatriz Coelho Luna, don Ramiro Felipe Ruiz Medrano y doña María Antonia López Sáenz de Santa María, relativa a qué medidas está impulsando la Consejería de Movilidad y Transformación Digital para la innovación y digitalización de las carreteras, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 377, de treinta de enero de dos mil veinticinco.**

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias, señor secretario. Para la formulación de la pregunta, tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos, doña Elena Rincón Iglesias.

**LA SEÑORA RINCÓN IGLESIAS:**

Gracias, presidente. Buenos días, señorías. En primer lugar, dar la bienvenida al señor director general, señor Jesús Félix Puerta, director general de Carreteras e Infraestructuras. Y es que es un hecho innegable que la transformación digital está cambiando el mundo a pasos agigantados. Además, en el ámbito de las infraestructuras viarias no es algo diferente ni ajeno a este cambio que estamos sufriendo.

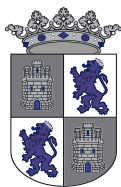
La digitalización está transformando todos los ámbitos de nuestra sociedad a un ritmo vertiginoso: la forma en la que nos comunicamos, la forma en la que trabajamos, consumimos y, por supuesto, la forma en la que nos desplazamos ha cambiado radicalmente en los últimos años. En este contexto, la movilidad y la gestión de infraestructuras viarias no puede quedarse atrás.

Desde este grupo parlamentario consideramos que la aplicación de las nuevas tecnologías en el transporte y en las carreteras no solo es una oportunidad, sino que es una necesidad para garantizar que nuestras infraestructuras sean más eficientes, más seguras, pero también más sostenibles. Y creemos firmemente en la importancia de aprovechar los avances tecnológicos para mejorar la red viaria de Castilla y León, sin olvidar que nuestra Comunidad es la más extensa de España, con una orografía diversa y una gran cantidad de carreteras que vertebran el territorio y facilitan la conexión entre zonas urbanas y zonas rurales. Por ello, la innovación y la digitalización de nuestras carreteras representa una apuesta decidida por la mejora de la movilidad para optimizar los recursos, pero también para reforzar la seguridad de los ciudadanos, algo que consideramos que es fundamental.

El uso de las tecnologías -como internet, la inteligencia artificial- y el análisis masivo de datos permite gestionar las infraestructuras de una manera mucho más eficaz. Son, a través de sensores, de cámaras o de sistemas inteligentes, la posibilidad de obtener esa información en tiempo real sobre el estado de nuestras carreteras, también de detectar incidencias con mayor rapidez e incluso de predecir situaciones de riesgo para actuar antes de que se produzcan accidentes o problemas de circulación.

Además, la digitalización juega un papel clave en la sostenibilidad. La eficacia en la gestión de los recursos, la reducción del consumo energético o la optimización de los trabajos de mantenimiento son aspectos fundamentales para garantizar que nuestras infraestructuras sean respetuosas con el medio ambiente, sin olvidar que la movilidad sea también más sostenible.

En este sentido, sabemos que la Junta de Castilla y León está trabajando en diversos proyectos que busca impulsar la digitalización en la gestión de las carreteras autonómicas. Y somos conscientes de que se ha puesto en marcha iniciativas encaminadas a esa implantación de carreteras inteligentes, a la modernización de los sistemas de conservación y a la mejora de la información viaria para los ciudadanos de nuestra Comunidad. Pero nos gustaría conocer con un poco más detalle sobre esos avances y cómo se contribuye a esa gestión más eficiente y moderna en nuestra red viaria, porque creemos que la digitalización es un pilar fundamental... es un pilar fundamental para ese progreso de nuestra Comunidad Autónoma. Porque apostar por esa innovación en nuestras infraestructuras viarias no solo supone una mejora en la seguridad y en la eficiencia del transporte, sino que además refuerza la competitividad de nuestra Comunidad y facilita la conectividad en todo el territorio, mejorando así la calidad de vida de los ciudadanos.



Por ello, le planteamos al director general la siguiente pregunta: ¿qué medidas está impulsando la Consejería de Movilidad y Transformación Digital para fomentar la innovación y la digitalización en la gestión de las carreteras autonómicas? Y, por todo ello, esperamos conocer con más detalle esos esfuerzos que se están llevando a cabo en esta materia y cómo, desde la Junta de Castilla y León, se está liderando este proyecto de modernización de nuestras carreteras. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias, señoría. En contestación, por parte de la Junta de Castilla y León, por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor director general de Carreteras e Infraestructuras, don Jesús Félix Puerta García.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR PUERTA GARCÍA):

Muchas gracias, señor presidente. Señoras y señores procuradores, en primer lugar, quería presentar mis disculpas por no poder asistir a la sesión del día cinco, pero me levanté con una afonía que me impedía hablar. Así que gracias por... por esperar este retraso.

En contestación a su pregunta, la innovación y la digitalización son aspectos claves que están cambiando el paradigma de la movilidad del... del siglo XXI. Y la Junta de Castilla y León es plenamente consciente de los beneficios que las nuevas tecnologías pueden aportar a la seguridad vial, así como de las posibilidades que ofrecen para mejorar la gestión de las infraestructuras viarias.

Somos un Gobierno útil y eficaz, caracterizado por poner lo mejor de la tecnología al servicio de las personas, comprometido con la conectividad y el desarrollo de las oportunidades de esta tierra. Este compromiso se plasma en varias iniciativas que expondré a continuación y que están en consonancia, en todo caso, con el objetivo marcado por Alfonso Fernández Mañueco de modernizar las infraestructuras de comunicación y mejora constante de los servicios públicos. En esta legislatura, estamos impulsando la implementación de la digitalización de la carretera, con inversiones cercanas a los tres millones y medio de euros, para avanzar hacia una movilidad más sostenible y evolucionar hacia unas carreteras inteligentes.

Uno de los proyectos estrella que está puesto en marcha es el Modelo Digital de la Carretera, plataforma que hará posible gestionar toda la información referente a la red autonómica de carreteras.

¿En qué consiste este Modelo Digital de la Carretera? La recogida y tratamiento de la información es uno de los grandes desafíos de las Administraciones públicas y, como no puede ser de otra manera, también para la Consejería de Movilidad y Transformación Digital. Es la base que permite conocer y analizar las necesidades de las infraestructuras viarias, y contribuye a mejorar nuestra toma de decisiones con el propósito continuo de ser útiles para los ciudadanos y eficientes en la gestión.

La Consejería tiene un amplio recorrido en la recopilación de datos sobre la red de Castilla y León, que se va a ver optimizado con el Modelo Digital. Estamos desarrollando un gemelo digital en el que se integrarán y modernizarán las distintas aplicaciones existentes. Y el siguiente paso consistirá en la implantación de un



sistema integrado de conservación que permita una gestión más operativa. Esta iniciativa se va a traducir en mayor seguridad y bienestar para las personas, con desplazamientos más cómodos y con mejores riesgos, fin último que define toda nuestra política en materia de carreteras.

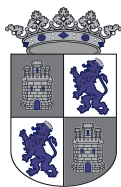
Actualmente, está en fase de ejecución el contrato para el desarrollo e implantación del Modelo Digital, al que se van a destinar 1,2 millones de euros procedentes de los Fondos Next Generation. Además, el desarrollo de la aplicación informática, el contrato posibilitará la obtención de datos geométricos de las carreteras a través de vídeos esféricos 360 grados de todos los tramos de la red viaria y su entorno próximo. También incluye el diseño de la gestión digital y la coordinación de la digitalización de los activos existentes mediante el análisis de las necesidades de las carreteras, la definición del modelo de datos a recabar y del control continuado de los sistemas de gestión. Comprenderá el seguimiento de todas las carreteras, independientemente de su forma de gestión, tanto la llevada a cabo por la Administración como la llevada mediante contratos de conservación. Y será en las 9 provincias de Castilla y León, incluyendo los troncos de las carreteras y las vías anexas.

En definitiva, con el Modelo Digital, la Consejería de Movilidad y Transformación Digital va a conseguir tener una visualización digital de la carretera, un inventario de activos y de toda información georreferenciable de la red de carreteras de titularidad autonómica desde una perspectiva integral, que va a traducir un importantísimo impulso a la mejora del mantenimiento de las vías y el consiguiente beneficio para los ciudadanos.

Esta innovación tecnológica va de la mano de otra de las grandes apuestas de la Consejería de Movilidad y Transformación Digital para avanzar en la modernización y digitalización de los servicios públicos; este es el Proyecto Territorio Rural Inteligente. En el marco de este proyecto, la Consejería ha instalado sensores de silos de sal, depósitos de salmuera y estaciones meteorológicas, que asciende ya a un total de 94 sensores con estación meteorológica y 33 estaciones meteorológicas con sensores de calzada.

El empleo de las nuevas tecnologías se ha mostrado de gran utilidad para optimizar recursos materiales y personales, evitan desplazamientos innecesarios de los técnicos y favorece una mejor utilización y seguimiento de las necesidades de los depósitos de sal. Concretamente, estas ventajas se derivan de la posibilidad de monitorizar el nivel de llenado de los silos de sal y de los depósitos de salmuera, nos permite también conocer la temperatura de la zona, la velocidad del aire a la que se encuentra el exterior y, en determinados casos, la temperatura de la calzada. También permite controlar la cantidad de fundente que se echa en las carreteras durante la campaña de vialidad invernal, lo que evita situaciones de falta y escasez de sal almacenada. Además, los sensores generan avisos, entre otros, por condiciones meteorológicas adversas en puntos concretos de la red viaria.

Esta iniciativa de la Consejería de Movilidad y Transformación Digital facilita notoriamente la toma de decisiones en las campañas de vialidad invernal, porque la seguridad y el bienestar de las personas es la prioridad de la Junta de Castilla y León. Queremos anticiparnos y dar la mejor respuesta con rapidez y eficacia a las incidencias que puedan ocasionarse en un territorio tan extenso como es el nuestro y que se ocasionen los menores riesgos posibles a nuestros ciudadanos. No escatimamos esfuerzos.



Además, para la vialidad invernada, la Consejería también tiene en funcionamiento un sistema que permite realizar el seguimiento de los vehículos quitanieves a través de una plataforma digital. Así, podemos conocer en todo momento y por cada carretera y tramo de nuestra red la actividad que está llevando a cabo cada vehículo, bien en desplazamiento o ejecutando tratamientos preventivos o curativos. Además, calcula la cantidad de fundentes utilizados y la información que proporciona permite elaborar todo tipo de informes y extraer conclusiones de cara a planificar las intervenciones.

Seguir mejorando nuestra gestión es uno de los objetivos prioritarios del Gobierno de Mañueco, porque la Junta de Castilla y León funciona, responde con medidas de innovación y con la experiencia de muchos años. Los resultados nos avalan.

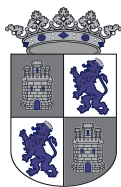
Les hablaré ahora de los aforos. Tenemos una sólida experiencia en el seguimiento de aforos; de hecho, es la primera aplicación y la más antigua de la Consejería. Desde hace ya 30 años, llevamos a cabo el Plan Regional de Aforos con la finalidad de conocer la forma, composición y evolución de tráfico en nuestra red viaria. Esta aplicación genera los mapas de aforo y de velocidades y permite realizar nuestra memoria anual. Para ello, contamos con 870 estaciones de aforo, entre estaciones permanentes, primarias y de cobertura. Y, en este pasado año dos mil veinticuatro, ha mejorado ostensiblemente el sistema con el suministro e instalación de 50 nuevos equipos a lo largo de toda la red, con una inversión de unos 225.000 euros, que nos va a permitir una mejor calidad de la información.

También seguimos con innovaciones digitales para la seguridad vial. Toda la información relativa a la seguridad vial se gestiona desde una aplicación con la que se elabora un estudio sobre esta materia, así como de los accidentes, lo que permite realizar los oportunos informes. En dos mil veinticuatro, se ha terminado la actualización y modernización de esa aplicación para incorporar lo mejor de las tecnologías actuales.

Otra de las aplicaciones existentes es la gestión de estructuras. A través de una excelente aplicación, se tiene inventario de todas las obras de paso con una luz superior a 4 metros entre estribos, en la que se incluyen todas las inspecciones principales de las mismas, siendo fundamental para su conservación y mantenimiento.

En cuanto al sistema de gestión de la conservación, actualmente contamos con un sistema de gestión ordinaria en las provincias de Ávila, Valladolid y Zamora, que permite tener una base de datos georreferenciada de los elementos más importantes de la carretera. Con la aplicación se gestionan todas las incidencias que diariamente registran los vigilantes de explotación de la carretera. Además, la dirección de contrato conoce en tiempo real las incidencias que se registran en las carreteras, bien directamente en el PC, en una *app* o en el *smartphone*, lo que posibilita asignar órdenes de trabajo a los equipos de conservación para su resolución. Comprobada ya la eficacia de este sistema, se está trabajando por implementarlo en todas las provincias, una vez que se cuente con el Modelo Digital al que me he referido anteriormente.

Como pueden apreciar, señorías, disponemos de múltiples herramientas tecnológicas para hacer las carreteras un lugar mucho más seguro para las personas, y en esta línea seguiremos trabajando.



Otra variante de la transformación digital que estamos llevando a cabo se... se centra en la información a los usuarios. La transparencia y la comunicación con las personas tiene un valor esencial para su bienestar en la vida cotidiana, en sus desplazamientos y para la realización de gestiones diarias. Para ello, contamos con la digitalización al servicio del ciudadano.

Sin ánimo de ser exhaustivo, quiero señalarles que la Junta de Castilla y León cuenta con aplicaciones tales como las que posibilitan la autorización electrónica de obras contiguas a la carretera, autorizaciones de áreas y estaciones de servicio y de publicidad en carreteras.

Otra aplicación, también muy práctica, es la aplicación de información viaria INVI. En la web de las... de la Junta de Castilla y León hay un enlace que informa en tiempo real de cualquier incidencia -nieve, hielo, obras, desprendimientos- que surja en nuestra red de carreteras. Esto es posible porque nuestros vigilantes de explotación -tenemos más de 100 personas- en sus dispositivos móviles tienen una aplicación en la que recogen cualquier tipo de incidencia que se encuentren en sus labores de vigilancia y, de esta manera, aparece automáticamente en la web.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Tiene que ir concluyendo el señor director general.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR PUERTA GARCÍA):

(Sí, termino ya). Esta información se envía por *e-mail* tres veces al día o si es preciso a organismos como Protección Civil, Dirección General de Tráfico, Delegaciones Territoriales, Guardia Civil, medios de comunicación y a todo ciudadano que lo solicite; además, la información se encuentra en datos abiertos de la web de la Junta de Castilla y León.

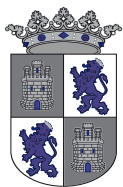
No quiero finalizar mi intervención sin hacer mención a una... -última, ¿eh?- una medida exitosa, que es la señalización inteligente, para reducir los siniestros en las carreteras autonómicas de presencia de fauna salvaje, que ha recibido, precisamente en el año dos mil veinticuatro, el Premio de innovación y desarrollo de la seguridad vial de Atresmedia, y que posteriormente les podré explicar con más detalle. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. En turno de réplica, por un tiempo máximo de cinco minutos, tiene la palabra doña Elena Rincón Iglesias.

LA SEÑORA RINCÓN IGLESIAS:

Gracias, presidente. Agradecer al director general su intervención y la información detallada que nos ha ofrecido, pese, bueno, a que el tiempo es limitado, ¿no?, y seguramente tiene mucho más que comentarnos; pero, bueno, ese breve resumen sí que nos ha puesto de manifiesto el firme compromiso que la Junta de Castilla y León tiene con la digitalización y también con la innovación de nuestras infraestructuras viarias.



La apuesta por esa modernización de las carreteras, consideramos que es esencial o esencial en una Comunidad como la nuestra –como ya mencionaba en la primera intervención–, con esa red tan extensa, ¿no?; y también es clave para esa vertebración del territorio.

En su intervención ha puesto de manifiesto iniciativas tan relevantes como ese Modelo Digital de la Carretera, que permite mejorar la gestión y la conservación de nuestras vía a través de ese gemelo digital que también nos comentaba, la recopilación avanzada de datos o la aplicación de nuevas tecnologías. Herramientas que –como bien ha explicado el director general– facilitan una planificación más eficiente de las intervenciones, optimizan recursos y mejoran también la seguridad en los desplazamientos de nuestros ciudadanos.

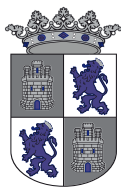
Además, hemos podido conocer avances en la digitalización aplicada de la viabilidad invernal –que también nos lo ha comentado–: esos sensores de silo, estaciones meteorológicas que permiten optimizar también recursos y mejorar la respuesta ante las condiciones adversas. O también se han mencionado otras iniciativas claves, como la monitorización en tiempo real de los vehículos quitanieves y sistemas de información viaria que facilitan a los ciudadanos actualizaciones sobre el estado de las carreteras; eso que nos contaba que podíamos consultar todos los ciudadanos a través de las páginas web de la Junta de Castilla y León.

Pero hay aspectos que merece especial atención y sobre el que queremos profundizar un poco más –como se ha quedado prácticamente sin tiempo–, como es la señalización inteligente. Sabemos que esa fauna, la presencia de fauna salvaje en nuestras carreteras, es un factor de riesgo significativo en Castilla y León, y que preocupa mucho a... a nuestros ciudadanos, y por ello es uno de los grandes retos en materia de seguridad vial.

La señalización tradicional ha sido útil. En un contexto de transformación digital como el actual, consideramos que es imprescindible apostar también por soluciones tecnológicas en esta materia, que permitan, precisamente, alertar a los conductores de una manera más precisa y adaptada a las condiciones reales de tráfico y del entorno, ¿no?, sobre... sobre este concepto. En ese sentido lo que le comentaba es eso, que nos gustaría conocer un poco más esas medidas que está impulsando la Consejería para mejorar y ampliar estos sistemas de señalización inteligente en la red viaria autonómica.

Y, por otro lado también –y un poco de forma resumida por lo que le comentaba del tiempo–, otro aspecto esencial es la gestión de nuestras infraestructuras, que no podemos dejar al lado, como es esa sostenibilidad, ¿no?, de la que venimos hablando. Y sabemos que la construcción y el mantenimiento de las carreteras requieren de un elevado consumo de recursos y que tienen un impacto significativo en el medio ambiente. Por eso, pensamos que también la innovación debe servir no solo para mejorar esa eficiencia de las infraestructuras, sino también para hacerlas más sostenibles. Y las políticas de Castilla y León están demostrando ser también pioneras en la búsqueda de soluciones innovadoras, pero también respetuosas con el medio ambiente.

Por ello, por esta parte, nos gustaría conocer más detalles sobre esas iniciativas que se están llevando a cabo para reducir, precisamente, el impacto ambiental



en las carreteras como, por ejemplo, qué materiales alternativos o qué procesos sostenibles se están aplicando en esa pavimentación y en la conservación de los firmes en la carretera... en las carreteras de Castilla y León.

Desde el Grupo Parlamentario Popular creemos que es fundamental seguir avanzando en políticas que combinen eso: seguridad, digitalización, pero también esa innovación más sostenible. Ello, creemos que va a garantizar que Castilla y León continúe siendo un referente, ¿no?, en la modernización de las infraestructuras.

La movilidad del futuro pasa, precisamente, por la aplicación de las tecnologías inteligentes, pero también por la adopción de soluciones que minimizan el impacto ambiental. Y en ese sentido valoramos, desde este grupo parlamentario, muy positivamente las iniciativas que se están llevando a cabo por parte de la Consejería en esta Comunidad.

Para finalizar, confiamos en que estas medidas continúen desarrollándose, ampliándose, buscando esas mejoras, ¿no?, siendo incluso, bueno, pues... pues no conformarnos, ¿no?, con lo que tenemos ahora y haciendo que nuestras carreteras –que es lo que más nos preocupa, lo que más preocupa a los ciudadanos– sean un espacio mucho más seguro y –como les comentaba también– mucho más eficiente y mucho más sostenible, en la medida de lo posible. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

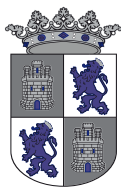
Muchas gracias. En turno de dúplica, tiene la palabra, por un tiempo máximo de cinco minutos, el director general de Carreteras e Infraestructuras, don Jesús Félix Puerta García.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR PUERTA GARCÍA):

Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias. Pues en respuesta a su pregunta, quiero destacar que la señalización inteligente es una iniciativa que nace del compromiso de la Junta de Castilla y León con el medio ambiente, nuestra preocupación por la seguridad de las personas en sus desplazamientos y el interés en potenciar sinergias con otras Administraciones que favorezcan la investigación y el desarrollo.

La señalización inteligente implantada por la Consejería de Movilidad y Transformación Digital se ha revelado como una importante herramienta para prevenir y reducir el número de siniestros en las carreteras autonómicas en los que abunda la fauna salvaje. Esta iniciativa nace de la colaboración del Departamento de Biología Animal de la Universidad de Salamanca, que ha realizado un estudio del que resulta que los accidentes viales con presencia de animales se concentran en el espacio y en un determinado tiempo, dependiendo de elementos como la fase lunar, la meteorología o la actividad cinegética.

Sobre la base de estos patrones, la Consejería ha procedido a instalar una treintena de paneles que ofrecen a los conductores información en tiempo real del riesgo de presencia de fauna salvaje en la calzada. Se emiten diferentes señales de alerta en función del nivel de riesgo que exista en cada momento, según los algoritmos diseñados por la Universidad de Salamanca.



Como una imagen vale más que mil palabras [*el orador muestra unas imágenes*], esta es la... la señal que hemos puesto en 30 tramos de la... de la Comunidad Autónoma, que no es una señal como las típicas señales que son siempre la misma y que el conductor siempre ya se adecúa a verla, con lo cual ya no le llama la atención. Estas señales tienen un panel luminoso que dependiendo de... de la época o de la zona emite diferentes... diferentes mensajes que ahora les comentaré [*el orador muestra un documento*]. Le dejo al presidente una copia tanto de esto como de esto, por si tienen interés en... en conocerlo.

Entonces, las tres situaciones que pueden tener estas señales es diferente dependiendo del riesgo que exista en cada momento, según los algoritmos: entonces, la señal puede estar apagada, con lo cual la... la presencia de animales es baja; puede tener unas letras en color ámbar, que significa que el nivel es alto; o unas letras en color rojo, cuando existe riesgo muy alto de presencia de animales en la carretera.

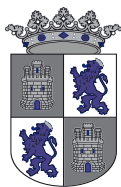
Estas señales inteligentes cubren actualmente 80 kilómetros de la red viaria autonómica en las provincias de León, Palencia, Burgos y Soria, y, desde el tiempo que llevan instaladas, han dado resultados muy satisfactorios; muestra de ello es que ha existido una reducción... reducción en esos tramos de un 22 % de accidentes.

En el momento actual, se continúa trabajando con la Universidad de Salamanca para la automatización del proceso de carga de los datos y comunicación con las señales, actualización de los modelos y umbrales, con el fin de asegurar un correcto funcionamiento del sistema. Además, se está trabajando en la identificación de nuevos tramos para continuar con la instalación de señalizaciones inteligentes y otros sistemas adecuados y... y eficientes en cuanto a la alerta del conductor.

Además de esta actuación, la Consejería de Movilidad y Transformación Digital impulsa la movilidad sostenible y... y la innovación con otras medidas exitosas. La construcción y mantenimiento de las carreteras y la producción de materiales que para ello se emplean genera grandes cantidades de emisiones de CO₂; fundamentalmente, el asfalto procede, en gran medida, de combustibles fósiles.

Quiero poner en valor las actuaciones pioneras que está llevando a cabo la Junta de Castilla y León en la búsqueda de medios alternativos más respetuosos con el medio ambiente y con la economía circular. Ejemplo de ello es el empleo de polvo procedente de neumáticos fuera de uso en los betunes de las mezclas bituminosas. Hemos sido la primera Comunidad Autónoma y la que más emplea estos productos, que se caracterizan por ofrecer múltiples ventajas: ambientales, por un lado, en cuanto que supone el empleo de un subproducto industrial al que se le da una nueva vida útil; y de carácter técnico, que justifican su uso; permite obtener firmes con mayor resistencia al envejecimiento, mayor resistencia a la rodadura, menor susceptibilidad a temperaturas y una mayor resistencia al... al agrietamiento.

Además, se consiguen también beneficios socioeconómicos al reducirse los costes de mantenimiento de las carreteras y disminuir los tiempos de interrupción del tráfico para efectuar reparaciones, lo que ocasiona menores inconvenientes a los usuarios, sin olvidar que el transporte de estas mezclas desde la planta de fabricación a la obra es un factor importante de emisión de CO₂. Por ello, desde hace varios años, los pliegos de contratación establecen la exigencia de que las plantas de fabricación se encuentren a una distancia máxima de 100 kilómetros desde el extremo más alejado de la actuación.



También la Consejería impulsa el empleo de nuevos aditivos para las mezclas bituminosas, procedentes de... de un subproducto, en este caso, derivado del refinado del aceite de oliva, que se llama pechina. La Consejería, en colaboración con la concesionaria del tramo segoviano de la autovía A-601, entre Valladolid y Segovia, se ha decidido a experimentar con esta novedosa fórmula para la renovación del firme de varios viales anexos a esta vía. Con esta medida se contribuye a reducir tanto el consumo energético en la fabricación de la mezcla como de las emisiones de humos y olores durante su extendido. También con esta concesionaria se ha ejecutado un tramo experimental en el tronco de la autovía, utilizando para el refuerzo de firme una mezcla bituminosa con un porcentaje de ácido reciclado proveniente de la propia autovía. El objeto de esta actuación I+D+i es analizar su evolución y comparar sus prestaciones a lo largo del tiempo, además de suponer una importante mejora en la sostenibilidad al reducirse la necesidad de materiales ajenos a la autovía para realizar su mantenimiento.

Para finalizar, también quiero citarles otra medida que se lleva a cabo. Como consecuencia de los buenos resultados tenidos en los tratamientos de feromonas realizados en la autovía A-231, entre Burgos y León, para prevenir la intrusión de animales en la carretera, se está extendiendo su uso a otras vías convencionales de nuestra red.

Como ven, señorías, la Junta de Castilla y León apuesta por transformar el modelo de movilidad actuando sobre su base... sobre las infraestructuras viarias que hacen posibles los desplazamientos, porque Castilla y León y sus ciudadanos necesitan carreteras resistentes y seguras, pero también más sostenibles que hagan nuestra tierra un lugar de futuro. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

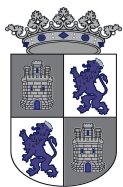
Muchas gracias. Y agradecerle nuevamente su presencia en la Comisión para responder a las preguntas planteadas por los grupos parlamentarios. *[Murmullos]*.

De acuerdo con los portavoces de los grupos parlamentarios, se ha decidido acumular, a efectos de debate, los puntos segundo y tercero del orden del día. Por el señor secretario se da lectura al segundo y tercer punto del orden del día.

PNL/001248 y PNL/001259

EL SECRETARIO (SEÑOR PABLOS ROMO):

Gracias, señor presidente. Segundo punto del orden del día: **Proposición no de ley número 1248, presentada por el Procurador don Pedro José Pascual Muñoz, instando a la Junta de Castilla y León a requerir al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y a ADIF una nueva negociación y la revisión de la situación del personal de ADIF en la estación de ferrocarril de Arévalo, de tal forma que vuelva a dotarse de seis agentes y se garantice la presencia de los mismos durante todo el año, todos los días de la semana y en todos sus turnos, con el fin de garantizar la mejor seguridad para los trabajadores y usuarios, así como del propio tráfico ferroviario, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 382, de trece de febrero de dos mil veinticinco.**



Tercer punto del orden del día: **Proposición no de ley número 1259, presentada por el Grupo Parlamentario Popular, instando a la Junta de Castilla y León a dirigirse al Gobierno de España para que a través del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se establezca la negociación necesaria con ADIF, a fin de proceder a la apertura presencial de la estación de Arévalo, recuperando las seis plazas necesarias en el gráfico que eliminaron unilateralmente sin el apoyo sindical dotándola de personal, todos los días del año, en todos sus turnos, con el objetivo de garantizar la seguridad de los trabajadores, de los usuarios del ferrocarril y de las empresas que realizan su actividad en la estación, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 382, de trece de febrero de dos mil veinticinco.**

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias, señor secretario. Para la presentación de la proposición no de ley... las proposiciones no de ley, tiene la palabra, en primer lugar, el señor procurador don Pedro José Pascual Muñoz, por un tiempo máximo de diez minutos.

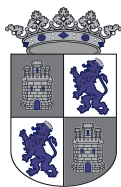
EL SEÑOR PASCUAL MUÑOZ:

Muchas gracias, presidente. Buenos días, señorías. Bueno, pues la iniciativa que hoy presentamos, y que ya se ha debatido en otras Administraciones de la provincia de Ávila, pretende pues recabar el apoyo de todos los grupos políticos para solventar los perjuicios que está sufriendo la estación de ferrocarril de Arévalo.

Desde el pasado día uno de enero, la estación de ferrocarril de Arévalo está operando con tan solo dos agentes de los seis que debería tener, según su plantilla. Y esta reducción se intensifica cuando, como en estos días... en estos últimos días, uno de los agentes pues se encuentra de baja y no ha sido sustituido, y sin que ningún otro pues pueda ocupar esos turnos que... que no se quedan cubiertos. Esta reducción de... de personal de ADIF provoca que solamente pues quede cubierto un mínimo del servicio que se presta en la estación, quedándose sin personal por las noches, sin personal los fines de semana, los festivos y pues en los períodos vacacionales ocurra lo mismo. Y, por supuesto, pues tampoco hay personal en los momentos, pues como es... ocurre ahora, de ausencia de los trabajadores, pues ya sea por una baja o pues vacaciones, permisos, etcétera, por lo que conlleva pues un riesgo para los usuarios y para el transporte de mercancías.

Cabe comentar también, si bien esto no corresponde a ADIF, que a esto se le une que la estación... a la estación también se le ha retirado el personal de atención en ventanilla, teniéndolo que hacer en las máquinas de autoventa, pues algo que puede resultar en algunos momentos pues relativamente sencillo, pero que puede ser un verdadero problema pues para personas mayores, poco acostumbradas a realizar este tipo de gestiones, por lo que es bastante seguro que se requiera de ayuda por parte de los profesionales y que ya no están trabajando en la estación.

Y llegado a este punto, pues se puede decir que estamos pues ante un cierre parcial de la estación de Arévalo. En este debate no debemos olvidar la importancia de las infraestructuras de comunicación, porque yo creo que es algo evidente que allí donde las comunicaciones se mantienen y son buenas, pues el desarrollo es



mucho mayor. En Ávila, como saben, pues carecemos pues de buenas comunicaciones que hacen que nuestra provincia pues no pueda crecer y no pueda progresar adecuadamente. Podríamos poner como ejemplo el AVE, que pasó de la promesa al olvido por parte de los Gobiernos centrales tanto del Partido Popular como del Partido Socialista, los peajes que tenemos con Madrid, la falta de conexión de la autovía con la A-6... y con la autovía A-6 –perdón– o los interminables retrasos de la siempre comentada A-40. Y ahora se añaden pues desconsideraciones como la de la estación de Arévalo, cuando todos sabemos –como he mencionado– que una provincia o un municipio pues bien comunicado, se traduce en mayor progreso, tanto para los ciudadanos como para las empresas, y, además, posibilita la llegada de nuevas empresas y contribuye al crecimiento de las ya existentes.

Como digo, el cierre parcial de la estación de Arévalo va en contra de todo esto que he comentado y cuando estamos hablando, además, que es la estación más importante de la provincia, junto con la de la capital. Una estación que, de persistir esta situación, y si no se recuperan esos agentes en todos los turnos y todos los días del año, podría acabar –y me temo que a lo mejor es lo que se pretende– por cerrarse de manera definitiva.

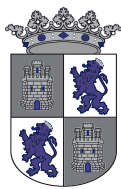
El pasado diecisiete de enero, se realizó una manifestación en la propia estación de tren con la presencia de numerosos vecinos de Arévalo y su comarca, y también representantes de uniones de consumidores, representantes de sindicatos, partidos políticos, asociaciones, y también representantes de la sociedad civil. En ella, pues se advirtió de las nefastas consecuencias para el tráfico ferroviario y para las empresas que realizan su actividad en la comarca y en las proximidades de la estación, además de para el resto de usuarios.

Se da también la circunstancia de que la estación continúa sin el paso subterráneo comprometido, y que permitiría conectar las distintas vías con seguridad.

Por ello, señorías, apelo a la unidad política de todos los grupos presentes para defender el transporte ferroviario en la provincia de Ávila, y para pedir que se restituya la situación en la estación de trenes de Arévalo, recuperando los seis agentes en todos los turnos.

Sin más, y como bien han comentado que hemos unificado las posturas tanto Partido Popular como nosotros, y creo que eso es muy positivo, cuando todos estamos en la misma línea, paso a leer la propuesta de resolución conjunta, acordada –como digo– por el Partido Popular y Por Ávila:

“Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a dirigirse al Gobierno de España para que, a través del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, se establezca la negociación necesaria con ADIF, a fin de proceder a la apertura presencial de la Estación de Arévalo, recuperando las plazas necesarias en el gráfico que eliminaron unilateralmente, sin el apoyo de los trabajadores, de tal forma que vuelvan a dotar a la estación de seis agentes y se garantice la presencia de los mismos durante todo el año, todos los días de la semana y en todos los turnos, con el fin de garantizar la mayor seguridad de todos los trabajadores, de los usuarios del ferrocarril y de las empresas que realizan su actividad en la estación, así como del propio tráfico ferroviario”. Nada más y muchas gracias.

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

Muchas gracias. En segundo lugar, en representación de grupo parlamentario proponente, el señor procurador don David Beltrán Martín, por un tiempo máximo de diez minutos.

EL SEÑOR BELTRÁN MARTÍN:

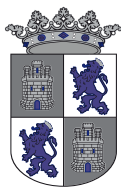
Muchas gracias, presidente. Señorías. En primer lugar, quisiera mostrar la gran preocupación del Grupo Parlamentario Popular por la situación de cierre parcial en la estación de ferrocarril de Arévalo, y, por ende, de Ávila. Por desgracia, muy en consonancia con lo planteado en el mapa estatal de transporte por carretera. Fijaros, en la provincia de Ávila se suprimirían 110 paradas en 86 municipios, el 77 % de las paradas actuales. Y esto es otra muestra más de la poca sensibilidad del Gobierno de España hacia las necesidades de la movilidad rural, que constituye un elemento esencial –y lo saben bien sus señorías– para la lucha contra la despoblación y para lograr la verdadera cohesión social y territorial.

Una gran preocupación porque los abulenses estamos padeciendo la supresión de trenes de largo recorrido y nocturnos, retrasos, tiempos de viaje cada vez mayores, la eliminación de personal en numerosas estaciones –las voy a citar–: en Cardeñosa, San Pedro del Arroyo, Crespos, Guimorcondo, Navalgrande, La Cañada, Navalperal de Pinares, Las Navas del Marqués, Mingorría, Velayos y Sanchidrián –algo tremendo–; a lo que se suma el cierre de bases de mantenimiento de infraestructuras, como en mi tierra vecina, Navalperal de Pinares; o el derribo de la estación de Mingorría, también en Ávila; por no hablar de la falta de representación de estaciones de ADIF en Ávila capital.

Y ahora le toca a Arévalo, la estación más importante de la provincia, necesaria para la comarca de la Moraña y para las mercancías y maniobras de la empresa Harinera Villafranquina, que es la más grande de España, de harina, entre otras, un valor importante para la actividad económica de esta zona.

Pues resulta que ADIF, de forma unilateral, sin consultarlo ni con los sindicatos ni con nadie –como ha expresado bien el señor Pascual Muñoz–, desde el pasado uno de enero de dos mil veinticinco, han dejado la estación de ferrocarril de Arévalo con solo dos agentes de lunes a viernes –ahora uno está de baja–, y lo hace en una estación donde, por sus características técnicas, sin paso inferior o superior para cruzar las vías, y por razones de seguridad para los trabajadores y usuarios, se debe garantizar la presencia permanente con personal en la estación las 24 horas del día, los 365 días del año, que es lo que reclamamos en esta proposición no de ley. Y más si tenemos en cuenta que se produjo un accidente el nueve de noviembre de dos mil veintitrés, descarrilando 8 vagones de la maniobra de la Harinera, por lo que el correcto funcionamiento y disponibilidad de esta estación es fundamental para muchas personas.

Por tanto, señorías, hoy tenemos un objetivo transversal para la ciudadanía de Ávila, una ciudadanía que debe verse reflejada en la política y en los políticos, donde busquemos soluciones a los problemas, pidiendo al Ministerio y a ADIF que se restituya a los seis agentes de la estación arevalense, pues esta decisión de dejarlo con solo dos agentes ha provocado el rechazo sin paliativos de la sociedad de Arévalo



y de Ávila, como se vio en la concentración del pasado diecisiete de enero y en las diferentes reuniones que estamos manteniendo con el Comité de ADIF y las diferentes asociaciones.

Además, esta situación ha venido siendo puesta de manifiesto –como he dicho– por el Comité de Empresa de ADIF Ávila, con el que nos hemos reunido los diferentes grupos políticos, denunciando públicamente la progresiva reducción de personal hasta límites imposibles, entendiendo que, por las características técnicas de esta estación –y lo voy a volver a remarcar–, es necesario garantizar la presencia permanente de personal.

Desde el Grupo Parlamentario Popular entendemos que la seguridad proactiva es un principio fundamental en la presencia y paso de los trenes por las estaciones, que se recoge en el Reglamento de Circulación Ferroviaria; y, en el caso de esta estación, se hace más necesario extremar la seguridad al estar todas las estaciones sin personal en el trayecto de 50 kilómetros que separa la estación de Ávila capital a la estación de Arévalo, no pudiéndose, por tanto, cumplimentar esta norma esencial para evitar accidentes, por lo que se hace imprescindible la apertura permanente de esta estación, con presencia de personal las 24 horas, todos los días del año.

En la réplica expondré la enmienda de sustitución conjunta del Grupo Por Ávila y Partido Popular. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

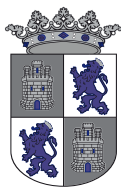
Muchas gracias. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario UPL-Soria ¡Ya!, y por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra la señora procuradora doña Alicia Gallego González.

LA SEÑORA GALLEGO GONZÁLEZ:

Gracias, presidente. Buenos días, señorías. Pues en la proposición no de ley que se trae hoy, pues... y que se ha conseguido un texto conjunto por parte de los proponentes, por parte del Grupo Por Ávila y el Partido Popular, pues refleja las carencias que existen en el territorio nacional y también cómo nos afecta a las dos regiones que componen esta Comunidad Autónoma la falta de unas infraestructuras, de unas buenas comunicaciones para un desarrollo económico y social de todo el territorio.

Hoy hablamos de Ávila, podemos hablar de León, podemos hablar de... de cómo pues durante estos años no solamente no se ha invertido, sino muchas veces se ha desmantelado aquellas infraestructuras o aquellas redes que estaban funcionando bien y de forma satisfactoria, y que lo que se ha conseguido es ir hacia atrás y, con ello, una pérdida de oportunidades y una pérdida de desarrollo económico. Podemos citar la Ruta de la Plata como ejemplo del mal hacer en cuanto a este tema ferroviario, y como todo ello pues ha generado un perjuicio para todas las zonas que se han visto afectadas.

En la exposición ya se pone de manifiesto pues el propósito final, porque cuando algo parece que funciona y vamos a menos, es decir, le vamos quitando el punto de venta, le vamos quitando el personal necesario para atender de forma correcta un servicio público y dar la calidad que se merecen los ciudadanos, independientemente



de donde viva, pues el objetivo pues es lo que dice la propia proposición, es decir, va hacia ese cierre total de esta estación, con ese perjuicio –pues evidente– tanto para los propios ciudadanos como también para el desarrollo económico, no solamente por lo que aquí se pone de relieve, ¿no?, la importante empresa que puede necesitar de estos servicios como es la Harinera, sino todo el desarrollo comercial que tener pues ese servicio de ferrocarril adecuado, actualizado y con el personal necesario pues sería lo correcto y lo deseable.

Entendemos, bueno, pues que esto tiene que darse una solución porque se... porque también afecta a lo que es el mundo rural, cómo esa falta de comunicación está imposibilitando pues un... una fijación de población, el ver atractivas ciertas zonas, en la medida en que se retrotrae hacia... hacia la eliminación –como digo– de estos servicios públicos, de este transporte para mercancías y para pasajeros; y como la... la sociedad ha puesto pues de manifiesto la necesidad de mantener.

Poco más que decir. Nosotros ya pusimos de relieve pues una situación parecida que sufre pues León, con el cierre que se ha venido manteniendo en la montaña, en... en Matallana, en Boñar; cómo Cistierna también sufrió en su día pues esa... esa pérdida de... de personal, y que, como consecuencia de ello, lo que está generando es el cierre de todas estas estaciones como servicios de atención directa al público, que son meros apeaderos para... para poder dar servicio en el mejor de los casos, y, con ello, pues se... se impide –y en esto creo que todos somos conscientes– pues ese desarrollo real, esa cohesión de los territorios. Y que, bueno, pues nuestro apoyo hacia esa reivindicación, hacia esa... hacia esa solución, que es el mantenimiento del personal todos los días para poder dar un servicio de calidad y un servicio seguro también al mismo.

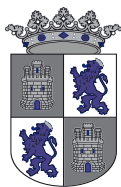
Nosotros vamos a apoyar esta iniciativa porque consideramos que es justo el mantener los servicios ferroviarios y no solamente ir hacia atrás en una modernización que no supone sino una pérdida de la calidad de los mismos. Muchas gracias.

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. Nos volvemos a encontrar con otro de los problemas que está sufriendo el ferrocarril español, y es el cierre progresivo de estaciones, se disfraza como se disfraza. Esta vez le ha tocado a Ávila, que parece que el Gobierno se empeña en dejarla aislada en el mapa ferroviario: primero, porque abandonaron a Ávila con la alta velocidad; después, quitaron trenes de largo recorrido, trenes nocturnos; y, ahora, la moda son los trenes con retraso –para ir de Ávila a Madrid son 3 horas de viaje–; y ya la guinda del pastel es que cierran estaciones dejándolas sin personal para atender a los viajeros sin seguridad, estaciones de la provincia que han cerrado como la de Crespos, Cardeñosa, San Pedro de Arroyo, La Cañada, Navalperal de Pinares y Las Navas... Las Navas del Marqués –como se ha dicho aquí anteriormente–; y también han demolido alguna estación, como la de Mingorría, lo que ha dado lugar a que haya trenes sin parada en Mingorría y Sanchidrián.



Y además de todo esto, siendo Ávila una de las ciudades con mayor afluencia de viajeros en Castilla y León, no hay ningún representante de ADIF en Ávila capital, siendo la única en toda Castilla y León sin representación de ADIF.

Bueno, pues después de todo este panorama ferroviario en la provincia de Ávila, le llega el turno a Arévalo, que parece que se está dejando morir paulatinamente. Primero, quitaron la taquilla hace un par de años, no hay paso inferior para cruzar las vías con seguridad, con muchos trenes circulando a velocidades superiores a los 100 kilómetros por hora; y, ahora, lo que se ha hecho es dejarla sin personal por las noches y los fines de semana y festivos. ¿Y qué se pretende con estas decisiones? ¿Privar de seguridad a los ciudadanos? ¿Cerrar la estación? Porque, si no, todo esto no tiene ninguna explicación.

Hasta el mismo Pleno de la Diputación Provincial de Ávila ha aprobado una moción en la que insta a ADIF para que negocie y revierta esta situación, garantizando la presencia de personal en todos los turnos y todos los días del año. Todos los partidos votaron a favor, con la excepción del Partido Socialista, como no podría ser de otra manera. Y desde el Gobierno de España, concretamente desde ADIF, están reduciendo y cerrando estaciones de tren en toda España continuamente, alegando el mismo motivo de que no son rentables ni viables. Lo hemos dicho en esta Comisión y en Sesión Plenaria: el Partido Socialista ha sumido en el caos al transporte ferroviario español; el transporte ferroviario en España es desastroso.

En Vox creemos que todas las provincias de Castilla y León tienen que tener las mismas oportunidades en cuanto al tema ferroviario, y creemos que Castilla y León es una Comunidad próspera y tenemos que seguir dotándola de servicios, y el ferroviario es fundamental para nuestra supervivencia. No se puede dejar una provincia como Ávila aislada, apartada, a 3 horas de la capital y cerrando estaciones tan importantes como la de Arévalo.

Por tanto, votaremos a favor de... de estas dos iniciativas refundidas; pero creemos que, como en tantas ocasiones en las que se aprueban estas iniciativas, quedará en papel mojado y el Partido Socialista seguirá destruyendo todo lo que pille a su paso. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

LA SEÑORA PELEGRINA CORTIJO:

Gracias, presidente. Buenos días a todas y a todos. Desde el Grupo Parlamentario Socialista queremos insistir, como ya se ha hecho en el debate en otras instituciones de iniciativas similares y relativas a la estación de ferrocarril de Arévalo, como ha sido en la Diputación Provincial de Ávila, que la estación de Arévalo ni se cierra ni se va a cerrar, por mucho que se empeñen en el Partido Popular, ya que existe un compromiso claro del Gobierno de España con esta infraestructura.

La estación alcanza cifras de viajeros anuales cercanas a... a los 100.000 usuarios, la cifra más alta de los últimos 17 años, datos que son públicos y que ustedes



conocen a la perfección, porque el alcalde de Arévalo y senador del Partido Popular fue quien solicitó la información al Gobierno de España, y le facilitó los datos desde el año dos mil ocho al dos mil veintitrés, y –como bien saben– el crecimiento durante estos años en cuanto a número de usuarios ha sido exponencial.

Además del volumen de viajeros, hay que destacar el volumen de mercancías, ya que diariamente llegan cerca de 1.000.000 de kilos de cereal destinados a una empresa de Arévalo.

Y también porque, además, existe por parte de ADIF el compromiso de invertir cerca de 2,66 millones de euros en la supresión del cruce de... de andenes, que se ejecutará mediante la construcción de un paso subterráneo peatonal. Hablamos de 1,4 millones de euros más de inversión en una estación que está abierta durante todas las horas que hay tráfico de trenes de pasajeros.

Tanto Por Ávila como el Partido Popular recogen en sus proposiciones no de ley las reivindicaciones del Comité de Empresa. Y desde el Grupo Parlamentario Socialista no solo apoyamos a los trabajadores en sus reivindicaciones, que son legítimas, ya que... y que... y además también desde el Comité de Empresa ya se reunieron también con el Partido Socialista de Ávila.

Sin embargo, no deja de sorprender que, ante una reivindicación laboral legítima, sea el Partido Popular, poco conocido por defender a la clase trabajadora, y... y que además es el responsable de... de la situación ferroviaria de Ávila y quien más daño hizo a Ávila al decidir no implantar el AVE en Ávila, sino que decidió implantarlo en Segovia, quien acabe afirmando que la estación de Arévalo se va a cerrar. Otro bulo más como el de la supresión de las paradas de autobús. No se debe mezclar un conflicto laboral, que se deberá negociar entre el Comité de Empresa de ADIF y la propia ADIF, y que se debe de resolver dentro del ámbito laboral, con el cierre de una estación, porque fíjese si es caótico –como ha hecho mención la portavoz de la ultraderecha de Castilla y León– el uso del transporte ferroviario, que hay 2,5 millones de usuarios que se suben al tren gracias a la bonificación del Gobierno de España.

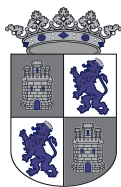
Por eso, desde el Grupo Parlamentario Socialista insistimos que la estación de Arévalo no se va a cerrar, no hay ningún cambio previsto en la utilización de la estación, sigue abierta y existe un compromiso por parte del Gobierno de España con la estación de Arévalo, por mucho que ustedes se empeñen en anunciar que se va a cerrar. Desde el Grupo Parlamentario Socialista nos abstendremos.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. Para cerrar el debate y fijar el texto definitivo de la resolución que proponen, tiene la palabra, en primer lugar, por un tiempo máximo de diez minutos, don Pedro José Pascual Muñoz. Recordarle, señor Pascual, que en esta segunda intervención tiene que volver a leer el texto definitivo.

EL SEÑOR PASCUAL MUÑOZ:

Gracias, presidente. No, como había comentado el... el portavoz del Partido Popular que lo iba a leer... Da igual, lo leo otra vez, no tengo ningún problema. Lo leo otra vez y ya está, cuando acabe la intervención.



Bueno, en... en primer lugar, agradecer a la señora Gallego su apoyo a esta iniciativa. Y, efectivamente, estoy de acuerdo con usted en que, si queremos que haya un desarrollo real y cohesión de los territorios, pues es fundamental mantener las comunicaciones y, en este caso, el transporte ferroviario. Y si no se hace, como se está haciendo en la estación de Arévalo, pues, al final, efectivamente, pues se perderá muchísima calidad en los servicios ferroviarios –como usted bien ha relatado–.

En cuanto a la señora Suárez Villagrà, también agradecer el apoyo a la iniciativa. Y, efectivamente, pues nos dejaron sin AVE y sin muchas líneas, y ahí... y eso no... yo creo que no lo vamos a recuperar. Lamentablemente, es un atraso que vamos a... a tener siempre en la provincia de Ávila. El AVE ni está ni se le espera ni llegará. Y nos han dejado sin muchas líneas y era un... un paso fundamental en la provincia de Ávila para todo... comunicar la capital con toda la parte del norte de nuestro país, pero bueno.

Y ahora, efectivamente –como usted también ha... ha relatado–, pues se añade pues los retrasos, muchos retrasos en los... en los pocos trenes que ya pasan por nuestra provincia, y a lo que les acompaña encima que... que pasamos un frío en el tren que no se puede imaginar. No sé por qué no ponen la calefacción o no llega la calefacción. Y también, efectivamente –lo ha comentado usted–, pues no sé por qué Ávila no tiene representación en ADIF, la provincia de Ávila, con toda la cantidad de viajeros que en teoría... pues bueno. Debería... debería tener representación, pero bueno.

En cuanto a la rentabilidad y la viabilidad, yo es que, como sanitario, yo creo que todo es inversión: en sanidad se invierte y yo no... no hay que mirar rentabilidad y la viabilidad; hay que invertir, es una inversión. Y creo que en esto, tanto que nos llena la boca de hablar de despoblación y de que hay que... los coches eléctricos y todas estas cosas, pues el tren contamina mucho menos y, encima –pues como decía la señora Gallego–, pues mantiene un desarrollo real y la cohesión de los territorios y puede ayudar a la despoblación y, encima, mantenimiento del medio ambiente, ¿no?, que tanto hablamos ahora de ello.

En cuanto a la señora Pelegrina, no dudo de lo que... de lo que dice en cuanto al cierre; pero es que, efectivamente, pues está... se está dando una... una progresiva reducción del personal en estación; se añade también a eso –como he dicho antes– el... la eliminación del personal de atención al público o de venta de billetes, que únicamente se permite cubrir un mínimo servicio. Y yo creo que esto es un cierre parcial de la estación, de verdad, y... y espero y confío en sus palabras de que no sea la antesala de un próximo cierre total.

Ya le digo, lamento la abstención porque a mí me gustaría, como... como abulense, pues que hubiera unanimidad en... en la votación y que se aprobara por unanimidad, pero bueno; no tengo por qué dudar de sus palabras y espero que, efectivamente, no se cierre la estación. Y lo que quiero es que se mantenga la estación con el personal que tiene que tener, porque, si no, el servicio que se está dando pues no es... no es el que se tiene que dar, sinceramente se lo digo. Y esta estación siempre ha contado con... con un relevante tráfico ferroviario y vinculado tanto al tráfico de viajeros como de mercancías. Y yo creo que es –como he dicho antes– la segunda más importante de la... de la provincia de Ávila.



Y las nefastas consecuencias para el tráfico ferroviario que tiene este -entre comillas- “cierre parcial” y para las empresas que realizan actividad en la comarca y las proximidades, pues yo creo que... -y para los usuarios- pues no... no es nada positivo. Ya le digo que... que lamento la abstención, pero bueno. Espero, como va a salir adelante... pero me hubiera gustado que hubiera salido por unanimidad, porque la verdad es que yo creo que... que es fundamental que lleguemos a un acuerdo y en estas cosas teníamos que estar todos a una, porque no se puede permitir el... ni el cierre parcial ni mucho menos el cierre total de la estación de Arévalo.

Y, sin más, pues paso a leer otra vez la propuesta de resolución: “Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a dirigirse al Gobierno de España para que, a través del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, se establezca la negociación necesaria con ADIF, a fin de proceder a la apertura presencial de la Estación de Arévalo, recuperando las plazas necesarias en el gráfico que eliminaron unilateralmente, sin el apoyo de los trabajadores, de tal forma que vuelvan a dotar a la estación de seis agentes y se garantice la presencia de los mismos durante todo el año, todos los días de la semana y en todos los turnos, con el fin de garantizar la mayor seguridad de todos los trabajadores, de los usuarios del ferrocarril y de las empresas que realizan su actividad en la estación, así como del propio tráfico ferroviario”. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

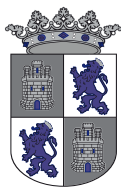
Muchas gracias. En segundo lugar, por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor don David Beltrán Martín.

EL SEÑOR BELTRÁN MARTÍN:

Muchas gracias, presidente. Pues comenzar diciendo que esta proposición no de ley conjunta -que es positivo: es positivo unirnos por el bien común de los abulenses, de los castellanoleoneses, de los españoles, positivo para todos- no entiende de enfrentamientos. Va de llegar a acuerdos por el bien de Ávila.

¿Pero sabéis cuál es la realidad, sabes lo que no deja de sorprender? No es que el AVE... no es que la guerra PP-PSOE, como manifiesta a veces Por Ávila en su discurso a veces pesimista para sacar rédito político, o la señora Pelegrina, quien deja sin AVE a Ávila es el señor José Luis Rodríguez Zapatero, que es el mismo que el que promete que llega el AVE a Extremadura en dos mil diez -puede ir a la hemeroteca y verlo-. Luego lo que le toca al Partido Popular -y lo sabemos- es lidiar con una crisis económica en ciernes terrible, agravada por las políticas socialistas, como va... como está ocurriendo en la actualidad.

Porque yo voy a ser muy claro, voy a ser muy claro por qué... por qué vamos a menos -como ha dicho la señora Gallego- o por qué no se invierte en infraestructuras en Castilla y León. Voy a ser muy claro, señora Suárez, señora Pelegrina, señor Pascual: porque hoy -hoy- Sánchez acelera los traspasos a Cataluña, reactiva con las Comisiones bilaterales los pactos de Rodalies (cercanías) -hoy, hoy-, transferencia del servicio ferroviario a manos autonómicas, que estará operativo antes de fin de año; y hoy también tratan la mejora de su financiación con la soberanía fiscal. Todo para Cataluña, pero nada para la pobre Ávila y nada para Castilla y León. Y ahí es



donde debemos criticarlo, tanto Por Ávila, Unión del Pueblo Leonés y todos, porque ahí estamos, estamos en dos mil veinticinco, no en el pasado, que es donde viven algunos y de donde vienen.

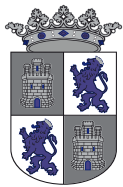
¿Pero sabéis? Es que le van a dar a Cataluña 850 millones solo para el déficit de explotación de cercanías hasta dos mil veintiséis y después 300 millones anuales, con inversiones por importe de 6.346 millones de euros hasta el año dos mil treinta. Quieren reducir aquí económicamente, pero todo para Cataluña, y no hay recursos para cubrir, por un tema de seguridad proactiva, la jornada completa de 24 horas con personal en la estación de Arévalo, que es necesaria porque no está el paso subterráneo hecho, que es necesaria porque llegan las mercancías que usted ha citado, que llega... que es necesaria por el número de viajeros que tiene. En definitiva, nos toman el pelo a los abulenses y el Grupo Parlamentario Socialista de estas Cortes también con su abstención, ¿eh? Y lo quería decir para que quede muy claro.

Yo tengo claro que desde el Partido Popular de Ávila, desde el Grupo Parlamentario Popular trabajamos por Ávila, con un compromiso útil en base a... a la honestidad y a la ética pública, sin prometer lo... lo imposible en la actualidad, sin prometerlo -lo quiero dejar claro-, pero sí comprometiéndonos con lo viable, y es viable que se cubran las 24 horas, los 365 días con personal, como se venía haciendo, porque es un coste mínimo, porque afecta a las empresas, a la economía de la zona, y por la seguridad de los trabajadores y de los viajeros. Eso es un coste mínimo comparado con los 6.346 millones que dan a Cataluña.

Y quiero dejar muy claro que el Grupo Parlamentario Popular estamos comprometidos con Arévalo. Pedimos algo viable, como dije antes. Estamos comprometidos con unas infraestructuras ferroviarias propias del siglo XXI para Ávila, como ha trasladado la Junta de Castilla y León de manera reiterada al Gobierno de España. Estamos comprometidos con el Corredor Atlántico, estamos comprometidos con la A-40, estamos comprometidos con la conexión de Ávila con la A-6, con la eliminación del peaje, estamos comprometidos con la cohesión territorial y social que necesita Ávila y que necesita Castilla y León, se rían o no se rían (es que reírse de algo tan grave es una falta de respeto tremendo).

Pero estamos comprometidos con la acción y el movimiento de la sociedad abulense, del Comité de Empresa de ADIF en Ávila, con UCE Arévalo, con los sindicatos, con las asociaciones, con los trabajadores, con los usuarios del ferrocarril de Arévalo, con los vecinos, con la comarca la Moraña, con toda la provincia de Ávila estamos comprometidos. Y hoy debe verse reflejado -y todavía tienen una oportunidad- en una unión; una unión que pide también Por Ávila, que pide el Partido Popular, que es buena que nos unamos para estas cosas, con la aprobación de esta PNL. Es nuestro deber acompañar y apoyar a la sociedad abulense. Ahí tiene que estar también el... el Grupo Parlamentario Socialista, el Partido Socialista, en todo lo posible, porque son iniciativas que son buenas para todos, por unos servicios dignos y seguros, sin discriminación entre ciudadanos y territorios, que es lo que hace el Partido Socialista y el Gobierno de Sánchez.

Por lo que les rogamos que aprueben la siguiente enmienda de sustitución conjunta de Por Ávila y Partido Popular: "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a dirigirse al Gobierno de España para que, a través del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, se establezca la negociación



necesaria con ADIF, a fin de proceder a la apertura presencial de la Estación de Arévalo, recuperando las plazas necesarias en el gráfico que eliminaron unilateralmente, sin el apoyo de los trabajadores, de tal forma que vuelvan a dotarse de seis agentes y se garantice la presencia de los mismos durante todo el año, todos los días de la semana y en todos los turnos, con el fin de garantizar la mayor seguridad para todos los trabajadores, de los usuarios del ferrocarril y de las empresas que realizan su actividad en la estación, así como del propio tráfico ferroviario". Muchas gracias.

Votación PNL/001248 y PNL/001259

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. Concluido... -si hay algún grupo parlamentario...- concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley... las proposiciones no de ley, perdón. Al haberse unificado el texto de la propuesta de resolución de estas dos proposiciones no de ley, se procede a someterlas a votación de manera agrupada. ¿Votos a favor de la proposición no de ley... de las proposiciones? Doce. ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Seis. El resultado de la votación son dieciocho votos emitidos: doce votos a favor, cero votos en contra, seis abstenciones. En consecuencia, queda aprobada la proposición... las proposiciones no de ley debatidas.

Se levanta la sesión, siendo las once y treinta y siete.

[Se levanta la sesión a las once horas treinta y siete minutos].