

COMISIÓN DE ECONOMÍA Y HACIENDA

PRESIDENCIA

DON JOSÉ ALBERTO CASTRO CAÑIBANO

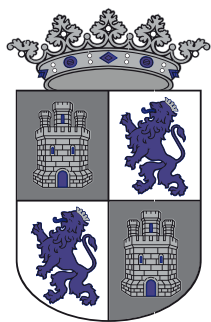
Sesión celebrada el día 12 de noviembre de 2025, en Valladolid

ORDEN DEL DÍA

1. Comparecencia de la Excmo. Sr. Consejero de Movilidad y Transformación Digital de la Junta de Castilla y León, SC/000244 y SC/000245, para informar a la Comisión sobre el Proyecto de Ley de Presupuestos Generales de la Comunidad de Castilla y León para 2026, en lo relativo a su Consejería y en lo que se refiere a la “Fundación Centro de Supercomputación de Castilla y León”.

SUMARIO

	<u>Páginas</u>
Se inicia la sesión a las dieciséis horas treinta minutos.	25709
El presidente, Sr. Castro Cañibano, abre la sesión.	25709
Intervención de la procuradora Sra. Pelegrina Cortijo (Grupo Socialista) para comunicar sustituciones.	25709
Intervención de la procuradora Sra. Gallego González (Grupo UPL-SORIA ¡YA!) para comunicar sustituciones.	25709
Intervención de la procuradora Sra. Suárez Villagrà (Grupo VOX Castilla y León) para comunicar sustituciones.	25709
Intervención de la procuradora Sra. Rincón Iglesias (Grupo Popular) para comunicar sustituciones.	25709
Primer punto del orden del día. SC/000244 y SC/000245.	
El letrado, Sr. Herrero Martínez-Tutor, da lectura al primer punto del orden del día.	25709
Intervención del Sr. Sanz Merino, consejero de Movilidad y Transformación Digital, para informar a la Comisión.	25710

**Páginas**

El presidente, Sr. Castro Cañibano, suspende la sesión.	25731
Se suspende la sesión a las diecisiete horas cincuenta minutos y se reanuda a las dieciocho horas veinte minutos.	25731
El presidente, Sr. Castro Cañibano, reanuda la sesión y abre un turno para la formulación de preguntas u observaciones por parte de los portavoces de los grupos parlamentarios.	25731
En turno de portavoces, interviene el procurador Sr. Igea Arisqueta (Grupo Mixto).	25731
En turno de portavoces, interviene la procuradora Sra. Gallego González (Grupo UPL-SORIA ¡YA!).	25733
En turno de portavoces, interviene la procuradora Sra. Suárez Villagrà (Grupo VOX Castilla y León).	25736
En turno de portavoces, interviene la procuradora Sra. Pelegrina Cortijo (Grupo Socialista).	25739
En turno de portavoces, interviene la procuradora Sra. Rincón Iglesias (Grupo Popular).	25742
Intervención del Sr. Sanz Merino, consejero de Movilidad y Transformación Digital, para responder a las cuestiones planteadas.	25745
En turno de réplica, interviene el procurador Sr. Igea Arisqueta (Grupo Mixto).	25773
En turno de réplica, interviene la procuradora Sra. Gallego González (Grupo UPL-SORIA ¡YA!).	25774
En turno de réplica, interviene la procuradora Sra. Suárez Villagrà (Grupo VOX Castilla y León).	25776
En turno de réplica, interviene la procuradora Sra. Pelegrina Cortijo (Grupo Socialista).	25777
En turno de réplica, interviene la procuradora Sra. Rincón Iglesias (Grupo Popular).	25779
En turno de dúplica, interviene del Sr. Sanz Merino, consejero de Movilidad y Transformación Digital.	25780
El presidente, Sr. Castro Cañibano, levanta la sesión.	25785
Se levanta la sesión a las veintiuna horas treinta minutos.	25785



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

EL PRESIDENTE (SEÑOR CASTRO CAÑIBANO):

Buenas tardes, señorías. Buenas tardes. ¿Algún grupo parlamentario quiere comunicar alguna sustitución? ¿Por el Grupo Parlamentario Socialista?

LA SEÑORA PELEGRINA CORTIJO:

Gracias, presidente. Buenas tardes. Yolanda Sacristán sustituye a Miguel Hernández e Isabel Gonzalo sustituye a David Sáinz.

EL PRESIDENTE (SEÑOR CASTRO CAÑIBANO):

¿Por el Grupo Parlamentario UPL-Soria ¡Ya!?

LA SEÑORA GALLEGO GONZÁLEZ:

Sí. Gracias, presidente. Alicia Gallego sustituye a José Ramón García.

EL PRESIDENTE (SEÑOR CASTRO CAÑIBANO):

¿Por el Grupo Parlamentario Vox Castilla y León?

LA SEÑORA SUÁREZ VILLAGRÁ:

Sí, presidente. Rebeca Arroyo Otero sustituye a Miguel Suárez Arca y María Luisa Calvo sustituye a José Antonio Palomo. Gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR CASTRO CAÑIBANO):

¿Por el Grupo Parlamentario Popular?

LA SEÑORA RINCÓN IGLESIAS:

Gracias, presidente. Buenas tardes. Elena Rincón sustituye a María Ángeles Prieto.

EL PRESIDENTE (SEÑOR CASTRO CAÑIBANO):

Damos la bienvenida al consejero de Movilidad y Transformación Digital, y a todo el *staff* y el grupo de la Consejería que nos acompaña hoy.

Y para la lectura del primer y único punto del orden del día le damos la palabra al señor letrado.

SC/000244 y SC/000245

EL LETRADO (SEÑOR HERRERO MARTÍNEZ-TUTOR):

Primer y único punto del orden del día: **Comparecencia del excelentísimo señor Consejero de Movilidad y Transformación Digital de la Junta de Castilla**



y León 244 y 245, para informar a la Comisión sobre el Proyecto de Ley de Presupuestos Generales de la Comunidad de Castilla y León para dos mil veintiséis, en lo relativo a su Consejería y en lo que se refiere a la “Fundación Centro de Supercomputación de Castilla y León”.

EL PRESIDENTE (SEÑOR CASTRO CAÑIBANO):

Gracias. Tiene la palabra el consejero, sin límite de tiempo.

EL CONSEJERO DE MOVILIDAD Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL (SEÑOR SANZ MERINO):

Muy bien. Muchas gracias, señor presidente. Muy buenas tardes, señorías. Comparezco en el día de hoy ante esta Comisión de Economía y Hacienda para darles a conocer las líneas fundamentales del Proyecto de Presupuestos de la Consejería de Movilidad y Transformación Digital y de la Fundación Centro de Supercomputación de Castilla y León para el ejercicio dos mil veintiséis.

Quiero comenzar mi exposición agradeciendo la dedicación de los empleados públicos de la Consejería y del equipo directivo de la misma. Su esfuerzo ha permitido que en los primeros años de andadura de este departamento cumplamos con las expectativas fijadas por el presidente de la Junta al inicio de la legislatura. Gracias a este trabajo conjunto, la ejecución presupuestaria anual ha alcanzado niveles de entre el 93 y el 98 % y se han podido impulsar proyectos que han mejorado la conectividad de Castilla y León y la calidad de vida de las personas.

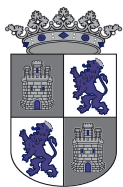
La Consejería de Movilidad y Transformación Digital sigue avanzando con decisión hacia una movilidad más accesible, eficiente y universal, con mejores carreteras, con un servicio público de transporte moderno y gratuito pensado para las personas y que tiene un valor clave para consolidar el modelo de cohesión territorial y desarrollo rural que defiende el Gobierno Mañueco.

Asimismo, nuestro compromiso con el futuro de Castilla y León se ha plasmado en un impulso decidido a la transformación digital y a la excelencia de los servicios públicos, promoviendo además el acceso de las personas a las nuevas tecnologías en todo el territorio.

Actualmente, nuestra Comunidad Autónoma se encuentra posicionada como referente en modernización tecnológica con la Fundación Centro de Supercomputación de Castilla y León, comúnmente conocido como SCAYLE. Año tras año se está consolidando como referente en España en áreas estratégicas como la supercomputación, las comunicaciones y la computación cuántica. También con los centros directivos de la Consejería que tengo el honor de dirigir. El Gobierno autonómico quiere dar respuestas a los retos que plantea la revolución tecnológica que está viviendo el siglo XXI.

Con los Presupuestos elaborados para el año dos mil veintiséis queremos que Castilla y León sea sinónimo de oportunidades, sin dejar a nadie atrás. Nuestra prioridad es lo que realmente importa a la gente: ofrecer una buena gestión para mejorar su vida y ampliar sus posibilidades de hoy y del mañana.

El Gobierno de Castilla y León se ha marcado unos retos muy claros para el próximo ejercicio, que ya tuvo ocasión de exponer el presidente en la presentación del Proyecto de Presupuestos el mes pasado: más servicios, más crecimiento y más



futuro, apostando por unas cuentas públicas –las más altas de la historia– configuradas para dar respuesta a las necesidades de las personas, centradas en el desarrollo rural y en la excelencia de los servicios públicos.

La Consejería de Movilidad y Transformación Digital afronta el ejercicio dos mil veintiséis con la determinación de seguir la hoja de ruta marcada al inicio de la legislatura y consolidar los avances logrados, que gozan de amplio reconocimiento por parte de la sociedad y que ponen de manifiesto que la Junta de Castilla y León funciona, que Castilla y León funciona.

Las cuentas públicas que hoy presento vienen a desarrollar las políticas comprendidas y unas nuevas iniciativas que constituyen una apuesta estratégica y transformadora del futuro de Castilla y León, con inversiones más eficientes e innovadoras, orientadas a impulsar la competitividad, sin olvidar, por otro lado, la igualdad de todos y en todo lugar. La meta es situar a Castilla y León entre las mejores Comunidades Autónomas de España, y la Consejería de Movilidad y Transformación Digital tiene competencias en ámbitos transversales que actúan como un verdadero catalizador de progreso y calidad de vida: las carreteras, el transporte, la transformación digital.

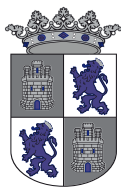
A continuación, señorías, procederé a exponer las cifras principales del Proyecto de Presupuestos de dos mil veintiséis y las novedades más destacadas que, con la mayor determinación, la mayor confianza y esperamos que contando con su apoyo, la Consejería de Movilidad y Transformación Digital podrá ejecutar en el próximo ejercicio.

Para dos mil veintiséis, la estimación de gasto de la Consejería de Movilidad y Transformación Digital asciende a un total de 353 millones de euros, con un incremento de casi el 18 % respecto a los Presupuestos de dos mil veinticuatro; porcentaje que viene incrementándose Presupuesto tras Presupuesto y que ha dado lugar a que en esta legislatura se haya dispuesto de un total acumulado de 1.116 millones de euros para llevar a cabo sus proyectos y actuaciones, y que en dos mil veintiséis se vaya a contar con una dotación superior al 33 % respecto al inicio de la legislatura, con un aumento respecto al inicio de este momento.

Concretamente, en el próximo ejercicio se destinará a la digitalización, modernización y conservación de la red de carreteras autonómicas un total casi... de casi 131,6 millones de euros, un 17,66 % más que en los Presupuestos del año dos mil veinticuatro. Consolidaremos, en este sentido, el nuevo sistema de transporte moderno, eficiente y además gratuito, dedicándoles 75,6 millones de euros, lo que representa un 12,7 % más que en los Presupuestos actualmente en vigor.

Reduciremos, finalmente, la brecha digital. Promoveremos la excelencia de los servicios públicos y el desarrollo de la inteligencia artificial con inversiones eficientes e innovadoras que ascenderán a 72,8 millones de euros, lo cual supone un incremento del 46,42 % respecto a los anteriores Presupuestos.

La programación presupuestaria para dos mil veintiséis de esta Consejería viene definida por su fuerte impulso inversor en infraestructuras y en tecnología. Además, de manera especialmente significativa, las nuevas cuentas refuerzan su vocación social: la preocupación por las personas. Nunca antes el componente social había tenido tanto peso en los Presupuestos de esta Consejería.



Estas intenciones se plasman en el incremento de más del 62 % del gasto para Transferencias Corrientes en el Capítulo 4, lo que refleja la voluntad de este Gobierno para que el progreso y el bienestar llegue a todos los rincones y a todos los ciudadanos de Castilla y León. Con esta dotación básicamente se quiere responder a las necesidades de desplazamiento y continuar con la idea de movilidad del Gobierno del presidente Mañueco.

Una iniciativa de gran impacto social, implantada en dos mil veinticinco, que se ha convertido en todo un referente a nivel nacional, es, sin duda, el modelo Buscyl y demás bonificaciones al transporte. Estas medidas van ligadas a otro de nuestros grandes planteamientos: la cobertura del déficit de explotación. Para todo este sistema se destinarán en dos mil veintiséis un total de 67,6 millones de euros.

Y como ya anunció el presidente Alfonso Fernández Mañueco, como novedad, en el año dos mil veintiséis se va a implantar una bonificación del importe de los peajes por el uso de las autopistas estatales AP-6, AP-51, AP-61 y AP-71, y, asimismo, se estudiará la posibilidad de aplicar esta medida en la AP-66, que actualmente ya está bonificada parcialmente por el Gobierno de España. A este fin dedicaremos 10 millones de euros.

Otro de los aspectos más relevantes del Proyecto de Presupuestos para el año dos mil veintiséis es el papel fundamental que desempeñan los fondos propios en la financiación de las políticas públicas de la Consejería de Movilidad. Año tras año, la Consejería ha realizado un esfuerzo sostenido para mantener e impulsar sus proyectos, especialmente ante la progresiva reducción de las fuentes de financiación europeas a partir del año dos mil veintitrés, pues mientras que en este año los fondos europeos representaban el 16,7 % del Presupuesto total, en el dos mil veinticuatro, como saben, el porcentaje ya descendió al 12,5, y este año dos mil veintiséis la previsión es que alcancen los 22,16 millones de euros, lo que supone únicamente un 6,27 % del total de los créditos consignados.

Además, una de las grandes novedades es la fuerte apuesta por la provincialización del gasto. El objetivo es lograr una distribución más justa, eficiente y adaptada a la realidad del territorio. Esta decisión supone ampliar de manera significativa los recursos económicos asignados de manera específica a cada provincia. En particular, se han provincializado actuaciones que en anteriores ejercicios se encontraban centralizadas. Me refiero, en concreto, al déficit de explotación de los servicios públicos de transporte y la totalidad de las bonificaciones a la movilidad pública, a los que me referiré posteriormente.

Procedo, a continuación, a exponerles un apartado que viene siendo habitual en comparecencias de Presupuestos, como es el análisis del gasto por capítulos presupuestarios y su comparativa con la dotación anterior.

El Capítulo 1, destinado a Gastos de Personal, asciende a 59,2 millones de euros para el año dos mil veintiséis. Experimenta, en este sentido, un incremento del 3 % respecto al ejercicio de dos mil veinticuatro. Esta cuantía viene incrementándose a un ritmo semejante en las anualidades anteriores, lo que ha propiciado que en esta legislatura –siempre refiriéndome hasta finales de dos mil veinticinco– se vaya a disponer de un total de 225 millones de euros en el capítulo acumulado.

El Capítulo 2, para Gastos Corrientes en Bienes y Servicios, tiene una dotación de más de 12 millones de euros –en concreto 12,7 millones de euros– con un



incremento del 4 % respecto a los Presupuestos en vigor. En estos dos capítulos se sigue la línea marcada en ejercicios anteriores de contención del gasto en estos ámbitos, y el total para la legislatura hasta final de dos mil veinticinco va a ser de 47,4 millones de euros. Recuerden que estoy hablando del Capítulo 2.

Paso ahora a hablar del Capítulo 4, destinado a Transferencias Corrientes para el año dos mil veintiséis, que experimenta un importantísimo incremento al alcanzar un total de 102,4 millones de euros frente a los 63,1 millones de euros presupuestados en el año dos mil veinticuatro. Una nada desdeñable ascenso del 62,33 %, con un capítulo donde el transporte es el concepto fundamental.

Estas partidas vienen aumentándose Presupuesto tras Presupuesto y suman, para el período dos mil veintidós-dos mil veinticinco, un total de 215,6 millones de euros. Y esta cuantía es una evidente muestra de la voluntad del Gobierno del presidente Mañueco para generar oportunidades en cada rincón de nuestra tierra, para que ningún ciudadano ni ningún municipio quede excluido en el avance hacia una Castilla y León más justa, conectada y moderna.

Por lo que respecta al Capítulo 6, capítulo de Inversiones Reales, su importe es de 139,3 millones de euros. Se incrementa en un 3,2 % respecto a los Presupuestos de dos mil veinticuatro, que son los que prorrogadamente han estado vigentes o están vigentes durante este año. Y el gasto presupuestado en esta legislatura hasta este año, hasta lo que llevamos de año, alcanzará en el acumulado 482,8 millones de euros, casi 483 millones de euros de inversiones reales, una cifra, desde luego significativa.

El Capítulo 7, para Transferencias de Capital, experimenta en el Proyecto del veintiséis un notable incremento del 24,8 %, rondando los 40 millones de euros frente a los 31,7 del Presupuesto de dos mil veinticuatro. Y la suma toma de este capítulo en la legislatura asciende a 149... la suma total -perdón- de este capítulo en la legislatura asciende a casi 150 millones de euros.

Hecha esta exposición sobre las grandes cifras del Proyecto de Presupuestos de la Consejería de Movilidad y Transformación Digital para dos mil veintiséis, continuo mi exposición con el análisis de la estimación del gasto por áreas de actuación, que mejor ilustrará a sus señorías de la plasmación concreta en hechos y de las actuaciones a abordar en el próximo ejercicio.

Comenzaré, en este sentido, por el eje de la movilidad sostenible, señalando que no es una cuestión menor en Castilla y León. Une territorios y personas, constituyendo un factor prioritario de cohesión y de futuro. Por ello, la Consejería de Movilidad y Transformación Digital va a destinar a este fin, en el año dos mil veintiséis, un total de 246 millones de euros, un importe que crece un 14,4 % respecto a los Presupuestos del año dos mil veinticuatro.

Castilla y León es la Comunidad más extensa de España, en la que conviven realidades urbanas y rurales muy diversas que es preciso atender. Estos condicionantes suponen todo un reto para la Consejería, que aborda con valentía y con predisposición abierta a la innovación desde una doble perspectiva: por un lado, la mejora, conservación y digitalización de las infraestructuras como base de la movilidad, a la que se destinarán 162 millones de euros; y, por otro, el impulso del transporte público, universal, gratuito y accesible, emblema del Gobierno de Castilla y León, del Gobierno Mañueco, y que en el año dos mil veintiséis se va a traducir en un gasto estimado de 68... de casi 68 millones de euros.



El punto de partida de la movilidad son las carreteras e infraestructuras. Y como no podía ser de otra manera, las acciones previstas en el Proyecto de Presupuestos se fundamentan en una cuidada planificación plurianual y están estrechamente ligadas a los avances realizados en esta legislatura en la mejora de la red viaria autonómica.

Sigue siendo una constante, ejercicio tras ejercicio, que la ejecución presupuestaria por parte de la Consejería de Movilidad se aproxime en este aspecto al 99 %. Esta buena gestión ha dado lugar a licitaciones de contratos que desde mil... desde dos mil veintidós hasta finales del dos mil veinticinco va a alcanzar un total de 447,2 millones de euros, financiado prácticamente en su totalidad con fondos propios. De estas cuantías, 354 millones de euros están destinados a actuaciones de conservación y explotación de carreteras, casi 89 a modernización y 4.000.000 de euros para acciones de digitalización.

Como resultado de la implicación del Gobierno de Castilla y León con la sostenibilidad ambiental y la movilidad saludable, se han construido carriles bici en las capitales de provincia de Ávila, Burgos, León, Palencia, Salamanca, Valladolid y Zamora, sumando un importe total de 15,7 millones europeos, estos sí, cofinanciados con fondos europeos, cuya gestión desde ese punto de vista está siendo todo un éxito. También con la participación de fondos europeos, este año finalizarán las obras en 30 travesías por importe de 8,6 millones de euros, para transformar antiguos tramos de carretera en espacios más seguros, accesibles y adaptados a las necesidades de la vía urbana, que facilitará el acceso al transporte público y una mejor calidad de vida.

Una vez realizada esta breve exposición de las actuaciones más relevantes realizadas, que sirven de nexo a la programación para dos mil veintiséis, quiero poner en valor que para este año está contemplada una dotación total de 159,5 millones de euros para medios personales y materiales en la red viaria autonómica, la más extensa de España, como ustedes saben. Esta cuantía experimenta un incremento del 13,5 % respecto a los Presupuestos vigentes del año dos mil veinticuatro y fortalece la política inversora en carreteras de la Consejería de Movilidad, que en el conjunto de la legislatura, hasta el año dos mil veinticinco, va a sumar los 528,3 millones de euros.

Como en... como en años anteriores, la Junta de Castilla y León va a realizar un importantísimo esfuerzo presupuestario. La mejora y conservación de los 11.500 kilómetros que componen la red de carreteras autonómicas constituye todo un desafío que abordamos de manera decidida, contando únicamente con financiación autonómica, salvo los magros dos coma... 2,2 millones de euros procedentes del Fondo de Compensación Interterritorial para actuaciones de conservación, exclusivamente en las provincias de Ávila y de Zamora.

En cuanto a gastos corrientes, en el Capítulo 4 está consignada, como en años anteriores, una partida para el pago del peaje en la sombra de la autovía A-601, entre Valladolid y Segovia, que en el año dos mil veintiséis va a ascender a 24,2 millones de euros.

Como he mencionado anteriormente, una de las novedades para el próximo ejercicio es la bonificación de peajes por el uso recurrente de las autopistas estatales AP-6, AP-51, AP-61, AP-71 y el estudio de la posibilidad de aplicarla en la AP-66.



Son muchas las razones que sustentan la puesta en marcha de esta medida. Las autopistas son, sin duda, ejes estratégicos para la vertebración territorial y para la movilidad de las personas en su vida cotidiana. La bonificación está pensada para aliviar los gastos de las personas que usan estas autopistas de forma habitual, pues mientras que en otras zonas de España estas infraestructuras se encuentran actualmente liberalizadas o tienen implantadas amplias bonificaciones, en las autopistas que discurren por Castilla y León se sigue pagando peajes por su utilización.

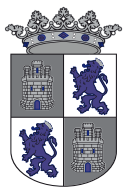
Para inversiones en carreteras de titularidad autonómica están previstos en el Proyecto de Presupuestos del año veintiséis un total de 96,6 millones de euros, que posibilitarán movilizar recursos hasta 386 millones de euros para continuar con las actuaciones iniciadas en anteriores años, así como licitar nuevos proyectos y obras que, por su propia naturaleza y en el escenario presupuestario correspondiente, requieren de varios años para su realización.

Sin ánimo de ser exhaustivo, voy a mencionar algunas de las acciones prioritarias que la Consejería de Movilidad y Transformación Digital va a poner en marcha junto con aquellas otras ya en ejecución y la inversión total que van a suponer. Sobre cualquier otra información complementaria que quieran sus señorías obtener les daré la debida respuesta en mi segundo turno de intervención si tengo a disposición la información, y, si no, se la remitiríamos en otro momento posterior, dado lo prolijo y detallado de todas estas actuaciones. Voy con esta breve enumeración.

En Ávila se van a destinar, en dos mil veintiséis, partidas por importe de casi 8.000.000 de euros, que, entre otras actuaciones, van a permitir realizar el refuerzo y renovación del firme de la CL-505, entre La Cañada y el límite de la Comunidad de Madrid; el importe global de este presupuesto son 5,3 millones de euros, que contemplará... completarán la renovación del firme de toda esta carretera desde Ávila hasta La Cañada. Y el refuerzo de la CL-605, entre Madrigal de las Altas Torres y el límite de la provincia de Salamanca, en este caso por un importe de 2,26 millones de euros. Además, cumpliendo el compromiso de legislatura, han comenzado las obras en la Ávila 915, de Sotillo de la Adrada al límite con la Comunidad de Castilla-La Mancha; el importe global de este proyecto son 5.000.000 de euros.

En la provincia de Burgos cuenta con partidas cercanas a los 17 millones de euros para el próximo ejercicio. Se va a iniciar una actuación ampliamente demandada como es la mejora de la carretera Burgos 912 -la que va desde la Nacional 1 en Gumiel de Izán- a la Burgos 925, en el término municipal de Quemada; el importe global de esta inversión será de 5,3 millones de euros. Y también la mejora de la carretera Burgos 703, desde Castil de Peones -también en la Nacional 1- a la Villafranca Montes de Oca en la Nacional 120; el importe será de 4,5 millones de euros -de todo el proyecto- y mejorará la conexión entre estas carreteras, entre la A-1 y esperemos que la futura A-12. Y se continuará con una de las obras más demandadas: la variante de la CL-117 en Salas de los Infantes por casi 10 millones de euros, superando el compromiso de legislatura, que -como saben- fue exclusivamente contar con el proyecto; hoy está en obras desde el mes de septiembre. Además, se adjudicará antes de finalizar este año el refuerzo de la CL-629 entre Villasana de Mena y el límite con el País Vasco, en El Berrón, por 3.000.000 euros. Y se continuará con una actuación de seguridad vial en la Burgos 825 por más de 2.000.000 de euros.

En León dispone de partidas por importe de 9,8 millones de euros -casi 10-, y puede destacarse que se va a realizar la rehabilitación del firme de la León 234



entre Prioro y el puerto de Pando por 800.000 euros; la mejora de la León 213 de Puente de Villarente a Casasola de Rueda, por casi 7.000.000 de euros, interviniendo en 18 kilómetros de los 23 que tiene esta carretera será una de las más significativas; y la renovación de la León 331 desde Puebla de Lillo a la Comunidad de Asturias, por 1,3 millones de euros –otra carretera también ampliamente demandada–.

Quiero destacar que se han concluido las obras de refuerzo de la CL-626, desde La Robla a Robles de Valdecueva, cuatro meses antes de lo que estaba previsto, con una inversión de 1,5 millones de euros. Y se volverá a licitar el refuerzo de la CL-631, desde Toreno a Páramo de Sil, por 2,9 millones de euros; obra que, como saben, resultó abandonada por la empresa constructora y, mientras se hizo la emergencia en la misma carretera, en Páramo de Sil, pues se vuelve a retomar para poder ultimar este trayecto.

En Palencia, con más de 10 millones de euros, 10,6 para ser exactos, para dos mil veintisiete... dos mil veintiséis –perdón–, entre otras actuaciones, se realizarán las siguientes:

Una vez realizada la conexión entre la CL-615 con la CL-626, por su lado oeste, en las proximidades de Guardo, se licitarán a la mayor brevedad las obras de la variante para concluir la conexión por el oeste, evidentemente, tras la resolución del anterior contrato, al haber incumplido el pliego de condiciones la empresa adjudicataria. Esta resolución, por mutuo acuerdo, conllevará una actuación de la que se podrá aprovechar el proyecto y tendrá una inversión de más de 18 millones de euros en los próximos años.

Se reordenarán, asimismo, accesos y se mejorará la seguridad en la vía de servicio entre la CL-613, en Grijota, por 1,9 millones de euros, y también en la intersección de Abia de las Torres, en la carretera Palencia 245, en este caso por 350.000 euros; se realizarán, asimismo, las renovaciones del firme de la CL-615, entre Fresno del Río y Guardo, por 2,2 millones de euros; y en la CL-626 se completarán el conjunto de las actuaciones tan importantes en todo el entorno de Guardo, en este caso, desde esta población a Santibáñez de la Peña, por 1.000.000 de euros. En esta provincia, además, quiero resaltar la importante inversión que se ha realizado por importe cercano a los 10 millones de euros en la renovación de la CL-627 entre Cervera y el límite con Cantabria, hoy ya felizmente terminada.

En la provincia de Salamanca destinairemos 7,4 millones de euros para el año dos mil veintiséis. Entre otras actuaciones, se van a iniciar dos para renovar el firme de toda la Salamanca 105, con una inversión que ronda los 405 millones de euros, siendo esta es una... esta una de las obras más demandadas en la provincia, al conectar Peñaranda de Bracamonte con Macotera en el primer tramo y de Macotera con el límite de la provincia de Ávila en el segundo; además, en el año dos mil veinticinco está prevista la licitación anticipada de la modernización de la Salamanca 213, por importe de seis coma millones de euros, que mejorará la comunicación entre Ciudad Rodrigo y Tamames, la denominada carretera de Bocacara.

En Segovia, con un gasto de 7,7 millones de euros para el año dos mil veintiséis, la mayor inversión se realizará para renovar el firme de la autovía A-601, en la intersección de Bernuy de Porreros hasta el municipio de La Lastrilla, por importe de 3,5 millones de euros. Y se iniciará, asimismo, la mejora de la carretera SG-500, dando continuidad a la carretera de Ávila con la misma denominación numérica



entre El Espinar y el límite con esta provincia de Ávila; el importe global estimado es de 6,5 millones de euros, completando así la modernización que ya se ha realizado en la provincia abulense. Además, están en ejecución o recibidas, según el tramo, las obras de la SG-322 entre Monterrubio y Muñopedro por 2,8 millones de euros en los dos tramos que conllevan esta actuación.

En la provincia de Soria, con 12 millones de euros para el año dos mil veintiséis, entre otras obras se llevará a cabo un nuevo trazado de la Soria 920, en El Burgo de Osma, que conectará la carretera con la autovía del Duero por un importe total de 5.000.000 de euros; y el refuerzo de la CL-101, en este caso entre Borobia y Jaray, por 2,9 millones de euros.

En lo que respecta a la provincia de Soria, no puedo dejar de mencionar la importante inversión de más de 19 millones de euros realizada en esta legislatura en una única carretera: en la modernización de la Soria 630 y en el inicio de las obras de la variante de Yanguas, en este caso por más de 5.000.000 de euros.

En la provincia de Valladolid son 7,2 millones de euros las inversiones para el año dos mil veintiséis. Van a realizarse los refuerzos de la Valladolid 800 entre Castejón de Trabancos y el límite de la provincia de Salamanca, importando un total de 3,5 millones de euros. Igualmente, actuaremos en la Valladolid 524, en este caso entre Tordehumos y Villafrechós, por un importe de 2,5 millones de euros.

Hay que destacar que durante el año dos mil veinticinco hemos concluido el refuerzo de la entrada a Valladolid, de la autovía... de la A-601, desde la capital hasta el enlace con la de Aldeamayor de San Martín; en este caso han sido 2.000.000 de euros. Y además se va a licitar de nuevo, por haber quedado desierta la anterior licitación, las obras del parque de maquinaria, en este caso por 3,9 millones de euros una vez actualizado.

Por último, en Zamora, con 10,9 millones de euros, es decir, casi 11 millones de euros para el año dos mil veintiséis, cabe mencionar la mejora de la carretera Zamora 321 en el tramo que va desde la Nacional 122 a Moralina -la llamada carretera de Puente Pino-, por un importe de 6.000.000 de euros, actuación ampliamente demandada e incluida en el Plan de La Raya; la mejora del tramo de mayor tráfico de la Zamora 714 entre Riego del Camino y Arquillinos por 4,1 millón de euros; y el refuerzo del tramo de la Zamora 912 entre la Nacional 631 y San Pedro de las Herrerías, que también está incluido en el Plan de La Raya -dos actuaciones como ven, incluidas en este aspecto-. Además, se encuentra en ejecución las obras de la Zamora 604 entre Bóveda de Toro y Cañizal; esta importante inversión va a suponer un... 5,7 millones de euros.

Hecha esta relación de actuaciones, procederé a detallarles el grado de desglose de las cuantías presupuestadas por tipo de intervención, en otra clasificación que quizá puedo ilustrarles mejor respecto al contenido del Presupuesto.

Quiero hacer referencia, en primer lugar, a la naturaleza de las intervenciones, pues del gasto total de 96,6 millones de euros previsto para dos mil veintiséis, corresponden a actuaciones de modernización un total de 25 millones de euros. Como viene siendo una constante en la política de carreteras, tendrán un peso significativo las obras de conservación, para las que se destinarán un total de 70,8 millones de euros. Este tipo de obras resultan fundamentales, ya que permiten actuar de forma proactiva antes de que los pequeños problemas deriven en grandes reparaciones.



Y siguiendo el principio de que prevenir es ahorrar, una gestión eficiente de los recursos públicos conlleva necesariamente invertir en conservación y mantenimiento para prolongar la vida útil de las carreteras, garantizando además un buen estado de uso para los ciudadanos. Concretamente, los contratos de conservación ordinaria de las nueve provincias tendrán una financiación global de 35,7 millones de euros, y la conservación de la autovía Burgos-León tendrá una dotación de 4,6 millones de euros. Los contratos de señalización horizontal y vertical, por su parte, contarán con 5,5 millones de euros y las intervenciones específicas de refuerzo y rehabilitación del firme con 14,5 millones de euros. Están contemplados, asimismo, 4,5 millones de euros para actuaciones puntuales que sea preciso realizar, por ejemplo, en travesías, en intersecciones, glorietas, puentes o estructuras; y 6.000.000 de euros para obras desconcentradas o posibles actuaciones de emergencia.

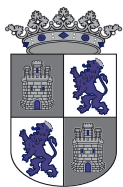
Además de este tipo de intervenciones convencionales, propias de la gestión y explotación de las carreteras, la Consejería de Movilidad está impulsando varias iniciativas asociadas al nuevo paradigma de la movilidad pública –estoy hablando de la digitalización y sostenibilidad–, con inversiones cercanas en esta legislatura a los 4.000.000 de euros.

La transformación digital está marcando un antes y un después en la forma de actuar en todas las organizaciones. Cambia cómo gestionamos, cómo decidimos y cómo servimos a la ciudadanía. Como no puede ser de otra manera, las nuevas tecnologías también llegan a las carreteras de Castilla y León. La Consejería viene desarrollando varias iniciativas pioneras que incorporan tecnología avanzada para garantizar una movilidad más segura, eficiente y sostenible que responda a las necesidades reales de las personas y del territorio.

En el año dos mil veintiséis se implantará el gemelo digital de la carretera, actualmente en ejecución, con una inversión de más de 1.000.000 de euros –1.200.000 euros, para ser exactos–. Este gemelo digital de la carretera responde a un modelo de excelencia en la gestión de los servicios públicos al permitir crear una réplica virtual de la red viaria autonómica, integrando datos en tiempo real sobre el estado y funcionamiento de las infraestructuras, lo que contribuirá notablemente a facilitar la toma de decisiones de forma rápida y eficiente.

También van a realizarse varias actuaciones con las que se avanza en la digitalización de la carretera, entre las que quiero destacar la colocación de 26 paneles inteligentes en los principales puertos de montaña de nuestra Comunidad, que proporcionarán información en tiempo real a los usuarios sobre el estado de la vía en situaciones de nieve, hielo o mal tiempo.

También se continuará desarrollando en dos mil veintiséis una de nuestras medidas más destacadas, que aúna sostenibilidad, digitalización y seguridad vial. Estoy hablando de la señalización inteligente. Con este tipo de señales se ha logrado reducir en un 22 % la siniestralidad por la presencia de fauna salvaje y ha sido objeto de reconocimiento con el Premio Ponle Freno 2024 del Grupo Atresmedia y la Fundación AXA por su contribución a la seguridad vial; premio del que nos sentimos lógicamente muy orgullosos en la Junta de Castilla y León. A las 30 señales ya implantadas se sumarán otras 12, que se ubicarán en tramos de carreteras de Ávila, Palencia, Segovia, Valladolid y Zamora. Además, se va a desarrollar un sistema experimental en la carretera Salamanca 201 –en el tramo, en la sierra de Francia– para la detección de la fauna salvaje con visión artificial y que activa señalización dinámica para advertir en tiempo real a los conductores.



Como mayor novedad, quiero destacar, asimismo, que la Junta de Castilla y León, en este caso en colaboración con la Universidad de Salamanca, está desarrollando un proyecto de vanguardia que aplica inteligencia artificial para diseñar estrategias que minimicen los accidentes con fauna salvaje y los efectos de la fragmentación de hábitats en las carreteras autonómicas. Esta actuación supone un importante paso para hacer compatible la movilidad segura y una naturaleza protegida.

El pasado mes de octubre, la Junta de Castilla y León ha presentado ya el primer estudio de este tipo, tanto a nivel nacional como internacional, y ha contado con la presencia de más de 170 expertos nacionales e internacionales, quienes valoraron muy positivamente la innovación y el enfoque integral de este proyecto, pionero, sin duda, entre los de su especie.

No quiero dejar de mencionar en este apartado, ahora que el otoño avanza y llegan los primeros fríos, que la digitalización en materia de seguridad en nuestras carreteras cobra aún más importancia. La Consejería de Movilidad sigue apostando por la innovación en las campañas de vialidad invernal, con sistemas de control GPS que permiten saber en tiempo real dónde están las máquinas quitanieves y con la utilización de los sensores en la calzada, en el marco del Programa Territorio Rural Inteligente, al que más adelante me referiré; sensores que informan sobre el volumen de fundentes en silos y depósitos de salmuera, contando también con estaciones meteorológicas. Actualmente, son 127 los sensores de este tipo instalados y próximamente se instalarán otros 18 más.

Una vez expuesta la programación del gasto en la red viaria autonómica, continuaré con la otra gran área que configura el modelo de movilidad del Gobierno de Castilla y León: los transportes y la logística.

Para el año dos mil veintiséis están presupuestados, para gastos de personal, material y de capital destinados a transportes y logística, un total de 80,7 millones de euros; cuantía que experimenta un incremento del 11,3 % respecto a los Presupuestos del año dos mil veinticuatro y que en el acumulado de toda la legislatura hasta el año dos mil veinticinco ha contado con recursos por importe de casi 225 millones de euros.

El aumento presupuestario del año dos mil veintiséis es aún más significativo si cabe, pues si tenemos en cuenta que los fondos europeos han caído drásticamente, al pasar de 19,6 millones de euros en el año dos mil veinticuatro a menos de 400.000 en el año dos mil veintiséis, esto supone una reducción del 98 % de los fondos europeos en este aspecto.

A pesar de este contexto de falta de financiación externa, el Gobierno de Castilla y León intensifica sus esfuerzos para garantizar que la movilidad y la transformación digital sigan siendo una prioridad estratégica para Castilla y León.

Como viene siendo una constante desde hace años, el sostenimiento de los servicios de transporte autonómico y el elenco de bonificaciones al ciudadano tiene un peso significativo en los Presupuestos de la Consejería de Movilidad. Apostamos, pues, por la igualdad, la fijación de población y la cohesión territorial, y lo hacemos con la apuesta del sistema Buscyl, razón principal del aumento presupuestario del Capítulo 4 de la Dirección General de Transportes y Logística, que crece, en este caso, un 68 %, alcanzando un total de casi 68 millones de euros -67,6 para ser exactos-, y que desde el año dos mil veintidós hasta el año dos mil veinticinco ha acumulado un total de 144 millones de euros.



Esta programación presupuestaria va en coherencia con la manera de hacer de la Junta de Castilla y León. Hemos consolidado, sin duda, una política de transporte público emprendida hace ya largo tiempo, que ya es todo un referente nacional y que en este caso ha sido merecedora de otro premio, el Premio Confibus 2024, el premio de la Confederación Española de Transportistas en Autobús, por el apoyo dado al sistema de transporte autonómico, siendo la primera vez que se ha concedido esta distinción a una Administración autonómica en España.

Los casi 68 millones de euros a los que aludía del Proyecto de Presupuestos para dos mil veintiséis no son solo una cifra, es la garantía de que todos los castellanos y leoneses, vivan donde vivan, pueden acceder a servicios públicos esenciales y participar plenamente en su vida cotidiana, aquí y en Castilla y León.

El transporte público para el Gobierno del presidente Mañueco es mucho más que un medio para desplazarse, es un factor clave para luchar contra la despoblación y asegurar que el mundo rural no quede atrás. Medidas implantadas totalmente en esta legislatura como el bono rural a la demanda 100 % gratuito o la bonificación del 25 % en los bonos de los billetes Avant y de media distancia convencional de servicios ferroviarios han sido acogidas con gran éxito, a la vista de los usuarios y del número de los mismos que las han utilizado, y han reforzado nuestro modelo de gestión pública del transporte.

Pero, claro, como ustedes conocen, este año hemos adoptado una medida aún más pionera en España, Buscyl, siendo la primera Administración en implantar la gratuidad total del transporte público para empadronados, sin franjas de edad, sin límite de tiempo y para todo el territorio, diferenciándonos, desde este punto de vista, con la política del Ministerio de Transportes del Gobierno central.

Además, el Gobierno de Castilla y León ha logrado implementar su plan para el transporte totalmente gratuito en toda la Comunidad -como decía- sin las ayudas del Estado, pero con responsabilidad y decisión, sin generar ningún perjuicio o discriminación para los ciudadanos de Castilla y León. Todo lo contrario, incluso se asumió con el Presupuesto propio de la Consejería la bonificación del 50 % en el transporte autonómico desde el uno de julio hasta la implantación total del sistema Buscyl en las 2.600 líneas, que culminó, como saben, el día treinta de septiembre del presente ejercicio.

Buscyl por tanto, ha supuesto un verdadero salto adelante en la forma de entender la movilidad en Castilla y León. Es una medida audaz que está haciendo posible que 500.000 personas puedan ya desplazarse gratuitamente por toda la Comunidad sin importar su edad, su lugar de residencia o su situación personal.

A diferencia de cómo actúa el Gobierno de España con su errática política de bonificaciones, para la Junta de Castilla y León la gratuidad no es una solución temporal ni limitada por las edades, es un compromiso firme con toda la ciudadanía, configurado de forma permanente y estable para eliminar barreras y conectar territorios con un medio de transporte capilar, el autobús, el más utilizado en nuestra Comunidad. El hecho de que en la gratuidad se integren los diferentes bonos que hasta ahora existían, como el bono rural a la demanda y los bonos metropolitanos, no significa que desaparezcan esta tipología de transporte. Es decir, los habitantes de las zonas rurales seguirán disponiendo del servicio de transporte a la demanda y de la prestación conjunta. Y los ciudadanos de las áreas metropolitanas seguirán teniendo respuesta a sus pautas de movilidad. Además, la gratuidad ha ido acompañada de un



significativo refuerzo de autobuses cuando ha sido necesario, dada la masiva acogida de Buscyl, y se está en continua adaptación a la demanda existente, con soluciones ágiles y flexibles que han hecho posible realizar más de 1.100.000 viajes gratis desde su implantación hasta finales de octubre. Es, sin duda, una buena noticia.

Por otra parte, el modelo Buscyl es mucho más que la gratuidad. Está directamente ligado al compromiso de la Junta de Castilla y León de mantener operativas el 100 % de las líneas de transporte público autonómico, cubriendo el déficit de explotación, a la que se han destinado en esta legislatura un importe total, como les comentaba antes, de casi 148 millones de euros.

En esta cuestión también nos diferenciamos del Gobierno de España, que con su Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible y el planteamiento actual del mapa estatal de transporte en autobús sigue potenciando los corredores entre grandes núcleos y generando incertidumbre sobre el futuro de las paradas, las líneas y las frecuencias estatales en nuestro medio rural.

Transporte en autobús para todas las personas de esta tierra y en todas las líneas existentes, a pesar de su escasa rentabilidad económica. Este es el resumen de la política en materia de transporte. Y es que nuestra postura es muy clara y es una prioridad innegociable para la Junta de Castilla y León, que desde hace años se viene traduciendo en un gasto anual medio de 40 millones de euros, destinado, en este caso, a las empresas concesionarias. ¿Para qué? Para el sostenimiento del déficit de explotación. Más del 90 % de las rutas son deficitarias y, sin embargo, las mantenemos.

La protección de las personas, la excelencia en la prestación de este servicio público y el compromiso con el medio rural son el horizonte al que caminamos con esta inversión. En el año dos mil veinticinco, como novedad, y tras la implantación de Buscyl, la Junta de Castilla y León ha asumido la financiación que correspondía a los ayuntamientos que participan en el transporte metropolitano... que participaban en el transporte metropolitano, por lo que las cuantías totales que la Consejería va a destinar en este año en curso se verán lógicamente aumentadas para relevar estos ayuntamientos de ese gasto. Gracias a nuestras políticas se está incrementando considerablemente el número de viajeros que optan por el transporte público en vez del vehículo particular. Y eso, señorías, también es una buena noticia de la que todos debíamos de sentirnos orgullosos.

Veamos. El transporte metropolitano en el año dos mil veinticuatro ha posibilitado más de 9.000.000 de viajes, un 9,6 % más que en el año dos mil veintitrés. Y aunque habíamos pensado que ya habíamos tocado techo, en el primer semestre del año dos mil veinticinco, en comparación con ese primer semestre del año dos mil veinticuatro, se ha incrementado un 3,7 %. En esas cifras, sin duda, un crecimiento se torna más difícil, pero se ha logrado. El número de viajes del bono rural a la demanda en el año dos mil veinticuatro ha superado los 250.000, un 6,6 % que en el año dos mil veintitrés. El transporte regular convencional ha posibilitado más de 5,5 millones de viajes en el año dos mil veinticuatro, en este caso, un 10 % más que en el año dos mil veintitrés. ¿Cuál es la conclusión? Que el transporte público de la Junta de Castilla y León ha hecho posible que las personas de nuestra tierra hayan podido realizar durante el año dos mil veinticuatro –último dato consolidado– casi 15 millones de desplazamientos en autobús, casi un 10 % más que en el año dos mil veintitrés; una cifra que ya estamos viendo aumentar en el año dos mil veinticinco y que en su momento pues se dará a conocer cuando haya cifras consolidadas.



El importante esfuerzo presupuestario que implica todo el sistema Buscyl significa, por tanto, apostar por una Castilla y León conectada y viva, por un transporte ideado para las personas y las familias, como un motor fundamental de reacción contra la despoblación y, sin duda, una apuesta real por el desarrollo rural y la igualdad.

Pero además de Buscyl, con el Proyecto de Presupuestos para el año dos mil veintiséis, la Consejería de Movilidad y Transformación Digital seguirá impulsando otras iniciativas para facilitar la vida de las personas que tengan que desplazarse de forma recurrente por razones de trabajo o estudios a la Comunidad de Madrid desde municipios y localidades de nuestra tierra. Las medidas de la Junta de Castilla y León ofrecen múltiples ventajas, que van desde proteger el medio ambiente, promoviendo el uso del transporte público, al apoyo a las familias aliviando sus gastos fijos. Y, en última instancia, responden a un objetivo básico del Gobierno de Castilla y León: ofrecer posibilidades para atraer y fijar población en Castilla y León.

En el año dos mil veintiséis está previsto suscribir un convenio con la Comunidad de Madrid para rebajar el precio de desplazamiento de los usuarios de... de ciertas zonas abulenses del Alto Tiétar y del Alberche hasta la capital de España, con un coste estimado anual de 300.000 euros por parte del Gobierno de Castilla y León. Así aseguramos el fomento del transporte público para la fijación de población en Castilla y León en esta parte de nuestra Comunidad.

Quiero destacar que este tipo de convenios entre la Junta de Castilla y León y la Comunidad de Madrid son un ejemplo tangible de cooperación eficaz y entendimiento entre Comunidades Autónomas para ofrecer soluciones a las necesidades reales de la ciudadanía, como se hace en otros ámbitos sectoriales de la labor de la Junta de Castilla y León. Y es que no solo facilitan la movilidad interregional, sino que también aportan estabilidad y seguridad jurídica tanto a los usuarios como a los operadores de transporte. Gracias a este esfuerzo conjunto, miles de ciudadanos pueden desplazarse sin... sin renunciar a su tierra de origen, y pone de manifiesto que cuando las instituciones trabajan alineadas y con visión de futuro se logran políticas eficaces y duraderas útiles para los ciudadanos.

La movilidad es un aspecto clave para la configuración del modelo de país que queremos tener y la Junta de Castilla y León seguirá con su reivindicación al Gobierno de España para que convoque la Conferencia Sectorial de Transporte, sede donde deben abordarse cuestiones políticas de primer orden, como es, por ejemplo, la configuración del mapa estatal de transportes y el billete único, anunciado por el ministro para el uno de enero del dos mil veintiséis y del que, a día de hoy, no conocemos los detalles -estamos ya a mediados de noviembre-, lo que es cuando menos curioso puesto que afecta de lleno a todas las Comunidades Autónomas.

También apelamos a que los grupos políticos reconsideren su posición en la tramitación del Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible en el Congreso tras la ratificación de enmiendas en el Senado y que tenga en cuenta las necesidades de Castilla y León; invitación que esperemos pueda concretarse en la votación que mañana se realizará en el propio Congreso de los Diputados.

Por otra parte, el modelo de movilidad sostenible del Gobierno de Castilla y León no solo se refiere al transporte en autobús. Incluye, asimismo, la bonificación de los desplazamientos en transporte ferroviario de titularidad estatal para viajeros de Castilla y León, donde existe, y he de reconocerlo, una buena coordinación. Castilla y León ha sido la primera y única Comunidad Autónoma en implantar la bonificación del 25 % en los abonos ferroviarios Avant para viajeros recurrentes.



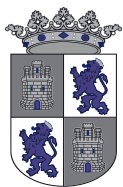
En el año dos mil veintidós se firmó el convenio, en colaboración con Renfe, por cuatro años, y va a prorrogarse hasta el año dos mil treinta. La gran acogida por los ciudadanos está consolidando esta bonificación como una de las medidas de mayor impacto territorial y social del Gobierno de Castilla y León en materia de movilidad sostenible y, sobre todo, en materia de lucha contra la despoblación. Es una herramienta verdaderamente eficaz de fijación de población. Las cifras así lo evidencian: en el año dos mil veinticuatro se incrementaron las ventas de abonos en un 45 % respecto al año dos mil veintitrés, y en el primer semestre del año dos mil veinticinco, gracias a esta iniciativa, se han alcanzado los casi 77.000 abonos multiviaje. Como en años anteriores, el trayecto Madrid-Segovia-Valladolid es el más utilizado con casi 49.000 usuarios, seguidos del trayecto Palencia-Madrid, habiéndose incrementado sustancialmente también el de Zamora y Madrid.

El incesante número de viajeros y la sucesiva incorporación de relaciones ferroviarias al convenio, que ha pasado de las 7 iniciales a las actuales 23 en trayectos clave para la conectividad de Castilla y León, ha dado lugar a variadas adendas al convenio. La última, el pasado veintitrés de octubre, que ha supuesto la incorporación de casi 2.000.000 de euros para el año dos mil veinticinco, sumando un total de casi 7.000.000 de euros esta anualidad del dos mil veinticinco, y, por consiguiente, alcanzando un total acumulado desde su entrada en vigor de casi 22 millones de euros en esta legislatura.

A esta medida se une otra de reciente implantación: desde el uno de julio de dos mil veinticinco y durante cuatro años prorrogables por otros cuatro más, la Junta de Castilla y León va a bonificar en un 25 % la media distancia convencional en trayectos ferroviarios de la línea Salamanca-Madrid, de la Ávila-Madrid y de la Soria-Madrid. Estas últimas, capitales de Castilla y León que no tienen servicios de alta velocidad, como ustedes conocen. El importe total del convenio suscrito con Renfe para implantar esta bonificación complementaria de los trenes Avant asciende a casi 3.000.000 de euros -2,7 para ser exactos-, de los cuales 700.000 corresponden a la anualidad del año dos mil veintiséis, y así está reflejada en el Proyecto de Presupuestos. Además, el pasado uno de octubre se ha incluido en este ámbito del convenio los servicios ferroviarios también entre la localidad de Arévalo y la de Madrid.

En nuestra apuesta por la movilidad sostenible, además de estas políticas de promoción del transporte público, la Consejería de Movilidad sigue avanzando en aspectos claves como la eficiencia energética, la descarbonización y la digitalización, con múltiples inversiones innovadoras que buscan además la excelencia de los servicios públicos. En el Proyecto de Presupuestos para el año dos mil veintiséis están previstos para gastos de capital un total de 8.000.000 de euros. He de destacar que este tipo de gastos han sido muy significativos en los Presupuestos de los años dos mil veintidós a dos mil veinticinco, pues alcanzaron un total de 74 millones de euros que están permitiendo realizar exitosas medidas, alguna de las cuales haré referencia a continuación.

Y es que en esta legislatura se destinan más de 40 millones de euros, financiados con fondos europeos y autonómicos, a la reforma y modernización de las estaciones de autobuses de Salamanca, de Ávila, de Palencia, de León, de Ponferrada; las relativas a la intermodalidad entre la estación de autobuses del tren de alta velocidad en León y la propia estación de autobuses; en las estaciones de autobuses también de otras localidades como Benavente, Ciudad Rodrigo, Almazán o Soria; y están en ejecución las obras en Valladolid y en El Burgo de Osma.



Para el Gobierno de Castilla y León las estaciones de autobuses son mucho más que una instalación; son la puerta de entrada y salida a nuestras ciudades y pueblos, es el primer espacio de acogida para las personas que nos visitan o que vuelven a casa. Por consiguiente, modernizarlas significa ofrecer una mejor imagen de nuestra tierra y responder a las necesidades de las personas.

Por ello, en el año dos mil veintiséis se seguirá avanzando en el Programa de reforma y modernización de estaciones de autobuses, en este caso con 3.000.000 de euros. Entre otras, se está contemplado una actuación muy demandada: la modernización de la estación de Zamora. Contamos con un estudio de viabilidad y está previsto licitar -mañana, concretamente, en la plataforma de contratación- la redacción del proyecto de esta estación de autobuses. Además, ya se está tramitando la recuperación del inmueble, que actualmente se encuentra cedido al ayuntamiento, para la Junta de Castilla y... para que la Junta de Castilla y León pueda licitar las obras en el año dos mil veintiséis. Hemos contado con la colaboración del Ayuntamiento de Zamora para poder poner en marcha todo este conjunto de actuaciones.

También está previsto destinar 600.000 euros para la gestión de las estaciones de autobuses y en este mes se van a volver a licitar las obras para las estaciones de Medina de Pomar y de Guijuelo, en las que se ha procedido a actualizar su presupuesto tras haber quedado desiertas en la anterior licitación. Como en años anteriores, se continuará, en el año dos mil veintiséis, con la gestión de la estación de León, que dará lugar a un gasto de un millón y medio de euros. Y se destinarán 268.000 euros para varios servicios de la estación de Salamanca. Y en cuanto a las zonas rurales, seguirá facilitando las esperas, llegadas y tránsitos con los refugios de espera, para los que se destinarán 300.000 euros, a los que se sumarán el más de centenar de marquesinas inteligentes de Buscyl en las zonas metropolitanas.

Para el año dos mil veintiséis, el Proyecto de Presupuestos contempla un elenco de actuaciones vinculadas a continuar con la mejora e impulso del transporte de viajeros, entre ellas 1.000.000 de euros para el mantenimiento del Sistema Inteligente de Transporte -las denominadas ITS- y la realización de determinadas actuaciones orientadas a asegurar la interoperabilidad, la ciberseguridad y la adaptación de nuevas tecnologías. Una pequeña cuantía, sin duda, pero está consignada para la fase final del contrato de adquisición y equipamiento embarcado en la flota de autobuses, que culminará la implantación de las ITS, a las que se va a destinar, en el conjunto, la nada despreciable cifra de 34 millones de euros, éstas sí, financiadas con fondos europeos, pero también con fondos propios de la Junta de Castilla y León.

Esta iniciativa, el Sistema Inteligente de Transporte, va a tener un hondo calado como catalizador de la movilidad inteligente en Castilla y León. Significa disponer de datos en tiempo real, optimizar la toma de decisiones, ofrecer un mejor servicio público y, en definitiva, lograr un mayor bienestar para las personas en sus desplazamientos y en su día a día. Y es que las ITS forman parte de un fin prioritario para la Consejería de Movilidad: la digitalización y la modernización del transporte, que no está ideado como una opción sino como una respuesta ineludible para lograr la excelencia de la movilidad pública, especialmente en el medio rural, y que abordamos con múltiples iniciativas desde una perspectiva integral, no solo con inversiones, también con ayudas. Entre ellas quiero destacar la exitosa gestión, por parte de la Consejería, de la línea de ayudas para la renovación de vehículos, que ha triplicado su dotación inicial hasta alcanzar los 34 millones de euros, financiando con fondos europeos para



poder atender las más de 2.000 solicitudes presentadas. Esta medida ha posibilitado achatarrear más de 2.733 vehículos –repito: más de 2.733 vehículos– y la adquisición de 167 autobuses y camiones más sostenibles.

Asimismo, en esta legislatura se ha convocado otra línea de ayudas para reforzar la digitalización de las empresas del sector con 3,6 millones de euros, y se están adoptando varias iniciativas para favorecer la incorporación de conductores profesionales.

Para el año dos mil veintiséis están previstas subvenciones de capital por un importe de 1,1 millones de euros. De este, de este 1.100.000, 850.000 están vinculados a la implantación de la denominada “Estrategia Logística”, pues como ustedes saben, Castilla y León se ha consolidado como un territorio de oportunidades para la inversión y la generación de empleo gracias al impulso dado por el Gobierno de Mañueco al transporte de mercancías y logística en esta legislatura.

Se han movilizado más de 65 millones de euros en actuaciones recientes y se prevé aumentar el suelo logístico de la Comunidad como parte de los 14 millones de metros cuadrados de suelo industrial que está desarrollando la Junta de Castilla y León, reforzando así nuestra posición estratégica y capacidad de crecimiento. Además, con la aprobación de la Estrategia Logística de Castilla y León –actualmente en tramitación– se alcanzará una cifra superior a los 290 millones de euros de inversión a lo largo de los seis años de su despliegue.

Una vez expuesta la dotación presupuestaria de la movilidad sostenible para el año dos mil veintiséis, procederé a exponerles la programación del gasto en la segunda gran área de actuación de la Consejería: la transformación digital.

La transformación digital se ha convertido en un motor esencial para el progreso de la sociedad actual. Este proceso, que abarca la economía, las relaciones sociales y todo el ámbito organizativo, implica mucho más que la simple adopción de nuevas tecnologías; supone un cambio profundo en la forma de relacionarse y también de acceder a los servicios públicos. Conscientes de esta realidad y de la necesidad de hacer llegar las ventajas de la innovación a todas las personas y a todos los lugares de Castilla y León, la Consejería de Movilidad va a destinar en el año dos mil veintiséis un total de 89 millones de euros al área de Telecomunicaciones y a la Administración Digital, un 37 % más que lo presupuestado el año anterior, el año dos mil veinticuatro –vigente en el dos mil veinticinco–, que consolida las políticas del Gobierno del presidente Mañueco emprendidas durante los años dos mil veintidós a dos mil veinticinco, los cuales se han importado en el acumulado un total de casi 279 millones de euros.

Concretamente, en el próximo ejercicio, un total de 72 millones de euros se van a dedicar a inversiones y transferencias de capital, que se sumarán así a los 220 millones de euros consignados en los Presupuestos del conjunto de toda la legislatura a este fin. Esta importante dotación económica responde a unas prioridades muy firmes del Gobierno del presidente de la Junta: avanzar en la excelencia de los servicios públicos con más inversiones, con más tecnologías de última generación y la igualdad de las personas, independientemente de dónde vivan, con medidas ordinarias y orientadas a reducir la brecha digital en el medio rural.

En esta legislatura, año tras año, viene incrementándose las cuantías destinadas a la Administración digital y servicios corporativos. Así, en el año dos mil veintidós se destinaron 10 millones de euros; en los Presupuestos del veintitrés, 18; en los del



veinticuatro, 19,4; y la misma cuantía en el año dos mil veinticinco. Y para el año dos mil veintiséis se van a alcanzar los nada despreciables 22,4 millones de euros, más del doble que el primer año de legislatura al que me he referido anteriormente.

Estas cifras ponen de manifiesto el interés del Gobierno por la innovación en la Administración autonómica, para que sea capaz de ofrecer los mejores servicios y de estar a la altura de una sociedad que no deja de evolucionar. Quiero resaltar, además, el importante esfuerzo presupuestario de la Consejería de Movilidad y Transformación Digital para poner lo mejor de la tecnología al servicio de las personas, pues de los 22,4 millones de euros citados y presupuestados para el año dos mil veintiséis únicamente 1,6 provienen de fondos europeos; el resto son fondos propios.

El avance en la Administración electrónica está siendo exponencial y así lo reflejan no solo las cifras, también los datos, pues actualmente hay emplazados más de 1.500 procedimientos administrativos electrónicos desde su puesta en marcha, pues se han recibido más de 25 millones de solicitudes registradas electrónicamente, y solo en el año dos mil veinticuatro se recibieron 2,7 millones de solicitudes de este tipo. También se han realizado más de 34 millones de consultas de interoperabilidad con otras Administraciones, que han facilitado la vida de los ciudadanos y a las empresas. Concretamente, estas consultas se incrementaron en un 32 % en el año dos mil veinticuatro. Y, por último, se han recibido más de 74 millones de documentos electrónicos, un 11 % más que en el año dos mil veinticuatro.

Con el Proyecto de Presupuestos para dos mil veintiséis, la Consejería quiere seguir avanzando en el propósito de dotar a la Administración autonómica de infraestructuras sólidas, seguras y preparadas para los desafíos que presenta el mundo tecnológico y las relaciones con la sociedad. Se continuará así con el impulso del Centro de Operaciones, Redes y Servicios, al que se destinarán 2.000.000 de euros, que reforzarán la capacidad operativa y de gestión de los servicios e infraestructuras de telecomunicaciones relacionados con las comunicaciones corporativas.

También se destinarán 1,8 millones de euros al equipamiento de tecnologías de la información y la comunicación, que incluyen distintos materiales de la red corporativa e informática, y se dedicarán 12,6 millones de euros al impulso del puesto de trabajo inteligente, lo que supone un notable incremento de nada menos que el 35,5 % respecto a los 9,3 millones de euros presupuestados para este fin en el dos mil veinticuatro. Esta apuesta permitirá mejorar significativamente las condiciones y capacidades de los empleados públicos, facilitando una gestión más eficiente y adaptada a las necesidades actuales.

Se protegerá además la navegación por internet y el trabajo remoto de los empleados públicos, con un nuevo sistema en la nube que impedirá ataques, accesos indebidos y fugas de información, garantizando así servicios digitales más seguros para toda la ciudadanía. Actualmente, está en licitación un contrato para esta medida por importe de 1,4 millones de euros y una duración de cuatro años.

Pero es que para la modernización de los servicios corporativos de la Administración digital se contará el próximo ejercicio con casi 6.000.000 de euros, destinados a actuaciones que incluyen la actualización de la Plataforma de Administración electrónica y la ciberseguridad de los sistemas, facilitando así la realización de trámites de forma telemática, lo que favorece especialmente a las personas del medio rural, que podrán evitar así desplazamientos para realizar sus gestiones ante la Administración.



Además, la Junta de Castilla y León pretende que los servicios públicos sean sinónimo de excelencia, agilidad y confianza para todas las personas vivan donde vivan. Para ello se están poniendo en marcha múltiples mejoras en el sistema de teletramitación, con la nueva carpeta ciudadana de Castilla y León -actualmente en producción- y que amplía notablemente el número de funcionalidades de la anterior ventanilla del ciudadano; el gestor de expedientes, con nuevas posibilidades en el sistema de tramitación y de formularios; y con los trabajos para mejorar la accesibilidad y la experiencia de uso de aplicaciones que dan servicio a los ciudadanos.

Recientemente, la Junta ha sido seleccionada por la Unión Europea con el proyecto "Mejora de la gobernanza de los servicios de administración digital a nivel regional", que cuenta con un importe de 550.000 euros proveniente de fondos europeos y en el que participamos también con las Comunidades Autónomas de Andalucía, de Castilla-La Mancha y de Extremadura como socios.

Por otra parte, la seguridad sigue siendo una prioridad. El ocho de mayo del dos mil veinticinco se ha formalizado el nuevo contrato del Centro de Operaciones de Seguridad, comúnmente conocido como SOC. Está integrado en la Red Nacional de Centros de Ciberseguridad, con una duración de contrato de cuatro años y una inversión de más de 7.000.000 de euros. Concretamente, para el año dos mil veintiséis, de los 6.000.000 de euros destinados a servicios corporativos de la Administración digital, 2.000.000 corresponden a este concepto, la ciberseguridad; cuantía que ha multiplicado por tres... -digo- por dos la prevista en el año dos mil veinticuatro.

Esta decisión de aumentar las inversiones responde a la evolución constante de los riesgos y a la necesidad de los sistemas de adaptación continua. Los servicios deben anticiparse a las nuevas amenazas, puesto que los desafíos son cada vez más sofisticados y el impacto más profundo. Le doy algún dato -las cifras hablan en este sentido por sí sola... solo-, pues en dos mil veinticuatro, la Consejería gestionó casi 19.000 alertas de seguridad, que dieron lugar a casi 1.600 incidentes de seguridad propiamente dichos y a los que se hizo frente mediante estas medidas. Sin duda ha sido un récord histórico que tenemos que seguir atendiendo.

Otro de los aspectos clave para la Consejería de Movilidad es el apoyo decidido para que Castilla y León cuente con unas adecuadas infraestructuras de conectividad. Garantizar el acceso a la televisión digital terrestre es mucho más que hablar de infraestructuras, es un compromiso político con la igualdad y la cohesión social de nuestra tierra. La TDT, además de ofrecer entretenimiento, cumple una clara función de acompañamiento a las personas, sobre todo en los territorios rurales más apartados, y constituye la principal puerta de entrada a la información y a la cultura en muchos de nuestros pueblos. Por ello, la Junta, desde hace 10 años, viene sosteniendo con fondos propios una red de 648 centros emisores de TDT en toda la Comunidad, que está permitiendo ampliar la cobertura de los canales nacionales y autonómicos. Desde su implantación se han dedicado más de 100 millones de euros a estos centros que prestan servicio a aproximadamente 350.000 personas. Está previsto en el dos mil veintiséis dedicar 5,4 millones de euros siguiendo la línea de años anteriores. Y también se está colaborando con las diputaciones provinciales, a través de un convenio, con la aportación total de 585.000 euros para extender la TDT.

Sin embargo, el Gobierno de España no ha invertido ni un solo euro en el mantenimiento y la mejora de la cobertura en los últimos años, mostrando una vez más una desidia a la que nos tiene acostumbrados, olvidándose del medio rural precisamente en una materia en la que ostenta la competencia exclusiva y a pesar de las reiteradas



peticiones y reclamaciones por parte de la Junta de Castilla y León, diputaciones provinciales y las propias Cortes de Castilla y León; manifiesto de diputaciones y PNL aprobadas a tal fin lo demuestran. La realidad es que en algunas zonas nos llega la señal de televisión mal o llega con muchas deficiencias.

La realidad es que también el Ministerio de Transformación Digital ha impulsado sucesivos planes técnicos nacionales de radiodifusión y televisión, pero lo ha hecho sin ninguna sensibilidad para con las necesidades reales de los ciudadanos y los territorios, al menos con los de Castilla y León. Un ejemplo claro fue el apagón de la definición estándar en dos mil veinticuatro, que obligó a la transición a la alta definición sin ofrecer ningún tipo de apoyo económico ni a los ciudadanos ni a las Administraciones autonómicas. Y tuvo que ser la Consejería de Movilidad quien convocase ayudas, por importe de 1.000.000 de euros, para apoyar a las familias.

La nueva transición tecnológica prevista con el nuevo Plan Técnico Nacional de la TDT –que está gestando el Ministerio en este momento– parece que sigue exactamente el mismo camino: no han sido tenidas en cuenta las alegaciones de la Consejería. Y este salto tecnológico hacia el estándar DVB-T2 supondrá una inversión para la Junta de Castilla y León superior a los 30... 30 millones de euros para actualizar la infraestructura en toda la Comunidad, si no se pone remedio por parte del Ministerio; también para algunos ayuntamientos.

Por parte de la Junta de Castilla y León, se seguirá trabajando en el seno de la Mesa de las Telecomunicaciones para identificar los problemas de conectividad en nuestra Comunidad, y se seguirá solicitando al Gobierno de España que asuma su responsabilidad y solucione de una vez los problemas de cobertura de la TDT en el medio rural, así como que la cobertura móvil y 5G llegue a todos los rincones de Castilla y León, sin excepciones ni excusas. Además, estamos ultimando un mapa de deficiencias en esta materia para solicitar formalmente al Gobierno de España su solución, ofreciendo al mismo tiempo apoyo económico si fuere necesario, pese a no tener competencias formales con ello.

En materia de televisión autonómica está consignado –como ustedes saben– una partida por importe de 23,5 millones de euros para la entidad Radio Televisión Castilla y León, conforme a la previsión contenida en el acuerdo de la Comisión de Evaluación y Seguimiento de la Televisión Digital Terrestre de fecha seis de junio del año dos mil veinticinco y al que hay que hacer frente. Asimismo, en cumplimiento de la Disposición adicional tercera de la Ley 1/2025, de tres de julio –aprobada en el verano pasado–, de reforma a su vez de la Ley de publicidad institucional de Castilla y León, está a punto de licitarse el concurso para el otorgamiento de una nueva licencia de televisión privada de ámbito autonómico.

Estas medidas que acabo de exponer, referidas a infraestructuras de conectividad y televisión, son uno de los pilares de la transformación digital; pero otro no menos importante es, sin duda, el impulso de medidas de digitalización de la ciudadanía y de los servicios en el medio rural, materia con la que concluiré mi intervención.

En el año dos mil veintiséis la Consejería de Movilidad continuará liderando dos exitosos proyectos de digitalización: el Programa CyL Digital y Territorio Rural Inteligente, que se están revelando como un auténtico factor de impulso de igualdad, desarrollo real... rural y conexión con nuestra tierra.



Al Programa CyL Digital, proyecto de referencia en España en formación y certificación de competencias digitales, se destinarán en el año dos mil veintiséis un total de 4.400.000 euros, un 58 % más de lo presupuestado en el año dos mil veinticuatro. Este programa, referente a nivel nacional y con excelentes resultados, ha motivado que Castilla y León presida la Asociación Somos Digital, una asociación compuesta por 17 redes, 2.359 centros y 3,9 millones de usuarios. Además, la Junta ha promovido un convenio con 7 Comunidades Autónomas para sumar esfuerzos y compartir recursos en la importante tarea de generalizar el conocimiento digital en España, red en la cual desempeñamos un liderazgo activo.

La Consejería de Movilidad está invirtiendo en esta legislatura más de 14 millones de euros proveniente de fondos europeos de una manera eficaz e innovadora en el seno del Programa CyL Digital. Los resultados hablan por sí solos. El número de centros asociados en las zonas rurales se ha cuadruplicado en esta legislatura, pasando de 71 a 338. Este crecimiento exponencial se debe en parte a la colaboración de la Consejería con la cesión gratuita de más de 2.000 PC portátiles por importe de 2,4 millones de euros para promover su constitución.

La principal fortaleza del Programa CyL Digital reside en su flexibilidad, su carácter inclusivo y su capilaridad para llegar a todos los rincones de Castilla y León. Se ofrece formación *on-line* accesible desde los hogares con la red de centros asociados y con 5 aulas móviles equipadas con ordenadores y conexión a internet para poder llegar incluso a los territorios más alejados y organizar talleres prácticos. Los cursos que se imparten tienen un carácter plural y variado para dar respuesta a las distintas necesidades de los destinatarios, desde jornadas para aprender a utilizar el móvil, pedir una cita médica o la tarjeta Buscyl, a realizar gestiones en un banco, hasta cursos básicos especializados como inteligencia artificial, diseño e impresión 3D o aplicaciones útiles para el sector agrario. Más de 140.000 personas han participado ya en actividades presenciales y más de 77.000 en formación *on-line*.

Y en el año dos mil veintitrés se incrementaron las acciones formativas en casi un 50 %; en el año dos mil veinticuatro, se incrementaron en 125 %, con una subida del 97 % en el número de personas formadas y un 199 % más de usuarios registrados. En este año dos mil veinticinco ya se están impartiendo más de 300 cursos al mes, la mitad de ellos en el medio rural. Y, a fecha quince de octubre, ya se han superado las cifras de todo el año dos mil veinticuatro. Los certificados de acreditación de competencias digitales suman ya un total de 2.852.

Y no son solo cifras, es pensar en el futuro en continua adaptación, pues seguimos impulsando otras acciones como las de Demo Days, novedosos talleres exprés sobre herramientas digitales, y hemos llevado a cabo las Olimpiadas Castilla y León Digital, que combinan aprendizaje y deporte para los más jóvenes, demostrando que la digitalización también es sinónimo de creatividad y trabajo en equipo. En el año dos mil veintiséis se seguirán ofreciendo otros servicios gratuitos como BiblioCyL y el asesoramiento tecnológico para resolver dudas.

El medio rural también se está viendo fuertemente favorecido con Territorio Rural Inteligente, proyecto líder en la digitalización de los servicios públicos, al que ya me refería anteriormente al hablar de carreteras. En el año dos mil veintiséis contará con 265.000 euros y se suma así a los 3,6 millones de esta legislatura para seguir implementando su desarrollo. Hoy, Castilla y León es la Comunidad Autónoma con más sensores de internet de las cosas implantados. Cerca de 400 municipios



disponen de 3.500 puntos sensorizados que están permitiendo gestionar de forma eficiente y sostenible multitud de servicios: la recogida de residuos, el alumbrado, abastecimiento de agua, conservación de patrimonio, los fundentes y silos de carreteras, etcétera. Y lo han convertido en todo un referente que inspira a otras Comunidades Autónomas al replicar su enfoque colaborativo y de innovación tecnológica aplicada en el medio rural.

Por último, quiero finalizar mi intervención haciendo mención de un centro del que me siento especialmente orgulloso, del que nos sentimos especialmente orgullosos en la Junta de Castilla y León: la Fundación Centro de Supercomputación de Castilla y León (SCAYLE), que se ha convertido en sinónimo de futuro, talento, colaboración y vanguardia tecnológica. Nuestra iniciativa, Gestión integral de la ciberseguridad de la Junta de Castilla y León, ha recibido también un premio, el Premio @asLAN, otorgado por la Asociación de Proveedores de Red de Telecomunicaciones, por convertir Caléndula, el supercomputador de SCAYLE, en el segundo más potente de España.

He de incidir en que SCAYLE no es solo un centro tecnológico, es el punto de encuentro donde confluyen el talento de nuestras universidades, la innovación de la empresa privada y la colaboración de excelencia en proyectos europeos y con instituciones como INCIBE. Juntos estamos construyendo un entorno digital que sitúa a Castilla y León en la vanguardia de la supercomputación y las nuevas tecnologías tanto a nivel nacional como europeo, y presenta una gran fortaleza como motor de desarrollo y competitividad de nuestra tierra. A las históricas inversiones realizadas esta legislatura, que superan los 20 millones de euros, en el año dos mil veintiséis se sumará la migración a la nueva sede para implementar toda su potencialidad, con una inversión –como digo– de 3.000.000 de euros.

En el año dos mil veintiséis, este centro va a disponer de un presupuesto de explotación con unos gastos de 6,7 millones de euros y unos ingresos estimados de 15,2 millones de euros; asimismo, está previsto un presupuesto de capital por importe de casi 9.000.000 de euros. Con esta dotación seguiremos posicionando a SCAYLE como un referente en la investigación en campos como la economía, la salud, el medio ambiente, la agricultura, aportando múltiples beneficios para la sociedad en su conjunto y grandes oportunidades para el tejido empresarial.

En esta legislatura se ha ampliado por diez –como decía antes– la capacidad del cálculo del supercomputador Caléndula, la capacidad también de la Red CAYLE, y se ha ampliado la capacidad de almacenamiento. Además, se están desarrollando proyectos de computación cuántica de muy alto nivel.

Especial mención quiero hacer a la colaboración activa de SCAYLE con la Unidad Militar de Emergencias en el desarrollo del denominado Proyecto Atlantis, iniciativa tecnológica avanzada destinada a mejorar la preparación y respuesta ante catástrofes naturales, accidentes industriales y otras emergencias.

SCAYLE es, sin duda, un hito significativo de una realidad. Castilla y León se encuentra entre las cinco primeras Comunidades de España en esfuerzo tecnológico e innovación, y los Presupuestos para dos mil veintiséis prevén incrementar hasta un 17 % los recursos para impulsar programas de I+D+i y tecnológicas.

Voy concluyendo, señorías. Las cuentas públicas que acabo de exponerles son el reflejo de una escucha activa y constante de las necesidades reales de las personas, familias y empresas de Castilla y León; son fruto del diálogo abierto en



todos aquellos foros y encuentros mantenidos por el equipo directivo de la Consejería de Movilidad y Transformación Digital; asimismo, son resultado de las aportaciones realizadas por los distintos grupos parlamentarios en la Comisión de Movilidad y Transformación Digital, a los cuales quiero agradecer su predisposición, pero también en el Pleno de esta Cámara en los momentos en que ha sido objeto de discusión.

No siempre coincidimos en cada propuesta ni en cada enfoque, pero somos conscientes de que las diferencias enriquecen el diálogo y nos permiten trabajar en la búsqueda de soluciones más sólidas.

El Gobierno de Castilla y León, el Gobierno del presidente Mañueco tiene un rumbo muy claro: estamos en la gestión, en los resultados y en el compromiso de la gente de Castilla y León. Y espero que esta intervención haya sido un ramillete de exposiciones en esta línea, y así lo demuestra el Proyecto de Presupuestos y las medidas puestas en marcha a lo largo de esta legislatura. Y si avanzamos juntos podemos llegar mucho más lejos. Los Presupuestos del año dos mil veintiséis están pensados para las personas, con medidas valientes y comprometidas en todos los ámbitos de la vida. La Junta de Castilla y León seguirá centrada en lo que importa: gobernar, trabajar y defender un futuro para esta tierra y su gente por encima de todo.

Les agradezco la atención que han prestado para la intervención que he realizado y esperamos contar con su apoyo para sacar adelante este Proyecto de Presupuestos para el año dos mil veintiséis, que representan, como decía, una apuesta decidida por la innovación, la igualdad y el progreso compartido, y, en definitiva, para situar a Castilla y León donde merece. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR CASTRO CAÑIBANO):

Muchas gracias. Señorías, se suspende la sesión por un espacio de tiempo de veinte minutos.

[Se suspende la sesión a las diecisiete horas cincuenta minutos y se reanuda a las dieciocho horas veinte minutos].

EL PRESIDENTE (SEÑOR CASTRO CAÑIBANO):

Señorías, haremos un turno de intervención por parte de los distintos grupos parlamentarios. Tiene la palabra, en representación del Grupo Parlamentario Mixto, el procurador don Francisco Igea Arisqueta, por un tiempo máximo de diez minutos.

EL SEÑOR IGEA ARISQUETA:

Gracias, señor presidente. Bienvenido, señor consejero. Bienvenido a su equipo. También le deseo una pronta recuperación a los que están hoy de baja.

Y le solicito que me conteste, de entrada, una pregunta, porque he hecho un repasillo, y, así, de entrada, en el Presupuesto me faltan del orden de 150 millones; así, ¿eh?, para empezar. Porque, claro, ¿usted dónde ha previsto la deuda de la Sociedad de Valladolid Alta Velocidad? ¿Esos 400 millones que va a haber que pagar a pachas cuando se disuelva la Sociedad Valladolid Alta Velocidad? Y ahí habrá que poner un dinerillo, ¿no?, después de que tengamos paralizada la ciudad desde hace ya 35 años, con reiteradas promesas electorales ante notario, sin notario, de que todos íbamos a soterrar la vía; ni soterramos, ni integramos. 400 millones de euros



de deuda, una basura de estación de autobuses, la peor estación de autobuses de la Comunidad -da pena verla-. Ustedes meten 5.000.000 en una cosa que en teoría se iba a hacer nueva y aquí estamos todos jugando al marro, mientras los ciudadanos de Valladolid se tienen que aguantar otra legislatura de inactividad de una estación de autobuses penosa. Y esto ni siquiera encuentra un pequeño hueco en su disertación.

Yo ya le digo que mi futuro político es la "Unión del Pueblo Vallisoletano", porque, claro, ya esto empieza a ser un choteo, esto ya empieza a ser una vergüenza. A este respecto, ¿verdad?, la cosa... Hombre, ¡viva la UPV! Claro, esto no puede ser. Pues ahí nos faltan 100 milloncitos.

Sobre otro asunto sobre el que ha pasado como sobre ascuas ha sido sobre el mítico asunto de la TDT, de "teleuribarrí". Y no nos ha explicado por qué les entró ese apretón para prorrogar la concesión que se acababa después de que se aprobase la ley; porque fueron 24 horas antes de aprobarse la ley, y la concesión acababa un mes después, y ustedes decidieron asegurar 24 millones a los socios de siempre.

Y digo yo que si van a sacar un concursillo, como dice la ley, como ustedes han interpretado que decía la ley, sabe usted bien que el espíritu de la ley no era ese. Pero antes que defraudar a los amigos de la Gürtel nos cortamos la mano.

Pero, claro, si van a sacar un concurso, ¿con qué cantidad? ¿Cómo van a competir? ¿En qué condiciones? Porque dice usted que es inminente. Y si es inminente, pues algo... algo habrá que poner en el Presupuesto si es inminente. Así que le ruego que nos lo explique, si ello es posible. Que nos explique qué cantidad y que nos explique por qué fueron corre que te corre a renovar la concesión escasas horas antes, con dudosa legalidad, que ya se verá.

Luego, otra ventaja del Presupuesto de este año es que todo vale 10 millones: los platos de ducha, los peajes... todo vale 10 millones. Esto simplifica mucho las cuentas: 10 millones para aquí, 10 millones para allá, y, oiga, todo es felicidad. Claro, esos 10 millones donde acaban, para que los ciudadanos lo entiendan, es en las empresas que cobran esos peajes, porque no van al bolsillo; eso es una transmisión de capital directa a las empresas de los peajes, que son las que se llevan los 10 millones. Claro, uno mira a accionistas de las empresas -autovías que salen, autopistas entran y salen de Castilla y León- y, ¡oh, sorpresa! ACS. Claro, yo no me extraña que haya que ampliar el palco del Real Madrid.

Sin embargo, se habla poco de este mítico peaje en la sombra del que usted ha hablado, esos 24 millones que nos cuesta al año, al año, el peaje en la sombra de Valladolid-Segovia. Porque los ciudadanos se preguntarán: ¿cómo es posible que un único tramo de una autovía Valladolid-Segovia nos cueste 24 millones al año y todas las demás autopistas 10? ¿Cómo es posible esto? Yo se lo explico: porque los castellanos y leoneses pagan a todos y cada uno de los que pasan por esa autovía, sean -o no- castellanos y/o -barra- leoneses. [Murmullas]. (De nada). Claro, menudo negocio, ¿no?

Si empezamos a sumar dinero que va a las empresas... usted hablaba ahora del Buscyl, que es otra... otro momento "dónde está la bolita", ¿no? Antes estaba en el déficit del transporte; ahora está en Buscyl. Va al mismo sitio, ¿no? Transporte deficitario, 144 millones; pues ahora lo llamamos Buscyl y va al mismo sitio, va a las mismas empresas. 15 millones de viajes, según sus propios datos, 68 millones; 3 euros, 3 euros/viaje. Este es el regalo a los ciudadanos de Castilla y León, que dan palmas con las orejas. Pero, en realidad, el regalo son los centenares de millones que van al transporte



Y uno empieza a sumar millones y millones y millones que se gastan en incrementar los viajes por estas carreteras, por las autopistas y también por las que dan acceso a estas autopistas, que son nuestras carreteras, y resulta que nos gastamos más en eso que en mantenerlas; porque en mantenerlas nos gastamos 70 millones. El negocio es redondo: más viajes, más transporte, más peso, más deterioro, menos mantenimiento de nuestras carreteras.

Claro, esto conviene explicarlo todo con cierto detenimiento, porque, si no, parece que son los ciudadanos quienes se benefician. Los ciudadanos de Castilla y León cuando cojan un autobús pues se van a ahorrar 3 euros de media; los que cojan el autobús interurbano, dentro de la Comunidad, de estos autobuses, de estos 15 millones de viajes, 3 euros. Al bolsillo de las empresas, centenares de millones.

Y quizás fuera bueno preguntarse si los ciudadanos no preferirían que las carreteras que usan estén en mejor estado. Porque ustedes –que hoy voy a hacer otra demanda de la UPV– han vuelto a olvidarse de la Cigales-Mucientes, que estamos esperando a que alguien se mate en esa carretera, por ejemplo. Yo la conozco bien porque la paso en bici con cierta frecuencia y está para verla. Pues igual los ciudadanos que transitan por la ruta del clarete, que van de Cigales a Mucientes, a Fuensaldaña, preferirían eso a que el día que ellos cojan un autobús que usted les regale 3 euros.

¿Pero sabe lo que ocurre? Que esto vende mucho menos, y ustedes van camino de unas elecciones. Y entonces lo mismo da plato de ducha, que helicóptero, que facultad allá donde fuera necesario. Es el populismo hecho política. Luego, oiga, ya veremos quién lo paga. Luego, ya, cuando las cosas estén en marcha, cuando haya 30.000 médicos en paro, cuando los helicópteros de 20 años se caigan, cuando... entonces ya veremos quién lo paga.

Pero, entretanto, vamos a ver si engañamos a los ancianos con los platos de ducha, a la gente con los helicópteros, al Buscyl. Y esta basura de política populista, una basura de política populista, son ustedes los más populistas de los populistas. O sea, Zapatero se les ha quedado pequeño. Cheques bebés que no se gastan, que son estafas para no hacer deducciones. Entonces, ustedes duplican los cheques bebés, pero es la misma cantidad. Estos son los Presupuestos de Castilla y León de este año: basura populista.

EL PRESIDENTE (SEÑOR CASTRO CAÑIBANO):

Tiene la palabra, en representación del Grupo Parlamentario UPL-Soria ¡Ya!, la procuradora doña Alicia Gallego González, por un tiempo máximo de diez minutos.

LA SEÑORA GALLEGO GONZÁLEZ:

Gracias, presidente. Pues buenas tardes. Dar las buenas tardes también a... al consejero y a su equipo. Y, bueno, pasando al tema de los Presupuestos, decirle que, evidentemente, son unos Presupuestos que presenta el Partido Popular en solitario, pero que es una copia y pega de lo que nos viene ofreciendo pues de forma constante durante esta legislatura. Y si vamos más para atrás –como luego les relataré– pues es más de lo mismo, que aparece y desaparece en la misma velocidad que llegan y desaparecen las elecciones.



Y también comentarle como, bueno, pues esa partida que refleja la consignación para su Consejería -353 millones-, por la importancia que tendría dentro del conjunto de las partidas y dentro de lo que es la finalidad de... del gasto, nos parece pues ciertamente pobre y desilusionante para acometer todas las necesidades que se han ido denunciando durante estos cuatro años.

Más decirle también que parece como el SOMACYL le está absorbiendo absolutamente pues todas las funciones y con ello todos los recursos públicos, porque está vaciando de contenido pues casi las diez Consejerías que forman parte de esta Administración. Tal es así que, bueno, parece que sigue la máxima que tenía el anterior consejero Quiñones, es decir, ni un kilómetro nuevo para esta Comunidad.

Pero el problema no solamente es no dar más modernidad a esta Comunidad y con ello más servicio público, sino tampoco hay una inversión clara y decidida en materia de conservación y mantenimiento: 500.000-600.000 para unas carreteras que están ciertamente deterioradas; deterioradas porque, efectivamente, no se ha hecho pues lo correcto durante todo este tiempo, y lo cual repercute en seguridad y, con ello, en esa accesibilidad y esa cohesión territorial tan necesaria.

Me ha sorprendido también que haya dicho que se ha ejecutado entre el 93 y el 98 % del Presupuesto, porque al amparo de lo que vemos, de lo que observamos en las Comisiones y de lo que ven los ciudadanos, que son los realmente los fiscalizadores de las políticas, pues para la región leonesa le ha tocado muy poco.

Y también me ha sorprendido que no haya hecho alusión al plan de carreteras, con lo cual entendemos que ha quedado totalmente desactivado. Todas estas propuestas que se han venido relatando durante estos cuatro años, bueno, pues aparecían ahí recogidas, aparecían en períodos anteriores, y, como digo, lo sorprendente es que aparecían y desaparecían llegadas las elecciones.

Antes hablaban de estrategias, como, por lo menos, un guion a seguir por parte de esta Consejería; ahora ni siquiera se menciona esa línea de actuación de esta Consejería, lo cual genera una cierta dispersión o un cierto desorden.

También indicarle que, bueno, pues dentro de este... de esta red de carreteras, que ustedes siempre hacen alusión a lo extensa que es esta Comunidad, véanlo como una fortaleza. Pero sobre todo inviertan; inviertan porque es necesario por seguridad y por esa cohesión territorial entre los distintos municipios.

Ha venido a hacer mención alguna de las... de las que va a acometerse en este proyecto; pero yo echo en falta que ni siquiera se hace una mención a la autovía León-Bragança. Es decir, ya estábamos acostumbrados a ver como desde el dos mil siete se decía que iba a ser inminente, como cuando llegaban unas elecciones era ya casi, bueno, pues cuestión de meses, como las últimas del dos mil veintidós pues el consejero Quiñones venía a decir que en el veintitrés se realizarían las expropiaciones e iba a ser una realidad en los primeros meses. Y después, pues pequeñas partidas durante esta etapa, de 30.000, 50.000, hasta que por fin han dicho la verdad: no vamos a hacer nada.

Pero está bien que lo digan y luego, además, lo hagan público, y que, si es así o si consta en alguna partida, pues que sepamos que ese desarrollo tan necesario de esta zona, que uniría con Portugal, que enlazaría con el puerto de Gijón, que daría ese desarrollo económico a una zona tan necesitada de una infraestructura adecuada, moderna y, sobre todo, que nos pondría al mismo nivel que Portugal,



donde se ha utilizado esos recursos europeos para enlazar y sobre todo para utilizarlo al sector primario agrario, tan necesario de buenas comunicaciones, tanto para la comarca paramesa como para la bañezana, y, con ello, potenciar todo el norte de España, pues vemos que no hay nada de nada.

Pero tampoco parece que hacen ningún tipo de consignación para el vial Salamanca... la SA-314, que permitiría ese acceso al puente internacional de Masueco, para desarrollarlo la parte que corresponde con La Raya, es decir, generaría ese desarrollo tan necesario por una zona en la que ha estado olvidada tantos años. O como la carretera Salamanca-Alba de Tormes, la CL-510, parece que tampoco aparece consignada en estos Presupuestos, como luego le relataré.

Entrando, por lo tanto, en esta... en estas partidas que se recogen en estos Presupuestos, por lo que vemos son incumplimientos; incumplimientos, porque, evidentemente, se recoge una partida para la reparación del viaducto sobre el ramal de la presa de Almendra, en la CL-527, en la comarca de Sayago y... -no sé si le suena o no el proyecto, porque lleva prometido desde el dos mil veintidós- había una partida, había un proyecto, y que era la 2022/1049, y, sin embargo, en el dos mil veintitrés, en los Presupuestos, nos encontramos que esa partida cambia de nombre en el sentido de que le da... le dice sobre el embalse de la Almendra, aun cuando es, bueno, otro nombre en relación al pueblo. Pero lo más importante de este tema es que en el veintitrés no se ejecutó, en el veinticuatro no se incluyó, y ahora, por arte y milagro, como llegan las elecciones, aparece en el Anteproyecto de Presupuestos del dos mil veinticinco, cuando no se ha llevado absolutamente a nada.

En el veintiséis vuelve a incluirse este proyecto del veintidós, se recoge que se ha invertido pues 10.000 euros en estos casi cuatro años, es decir, un 2 % del total de lo consignado, que serían más de 500.000 euros que valdría su ejecución. Entonces, vamos a ver que se ejecuta, no se ejecuta, va a haber una finalización de este proyecto, porque parece que, de otra manera, es más un engaño que una realidad.

Otro proyecto del dos mil veintidós -lo digo más que nada porque fue la antecala de los Presupuestos- en el que también se incumplió pues lo que era la partida del puente de Villafer, en la León 524, tenía también proyecto y su reparación sigue sin ejecutarse. Se incluyó en el Proyecto del dos mil veintitrés y ahora lo incluyen en el Anteproyecto del veinticinco con una partida en ese momento de 700.000 euros. Estamos esperando por su ejecución. En el Proyecto de Presupuestos del dos mil veintiséis se incluye también, se reconoce en esas cuentas, pero no se ha cumplido. Entonces, ¿qué pasa? Que aquí vemos que han transcurrido otros cuatro años, que la inversión que ha llevado a cabo esta obra que es tan necesaria no ha supuesto ni siquiera un 1 % -un 0,5 escasos, 9.680 euros- de la partida que habían presupuestado por un importe de más de 1.800.000 euros. También sería importante saber si van a ejecutarlo, si se va a incluir para llevar a cabo su finalización.

Ejemplos: la carretera Zamora 321, también entre Pino del Oro y Moralina, pues es más de lo mismo; es decir, la ejecución que se ha producido son cero euros, es decir, ni siquiera los 50.000 que se presupuestaron en el dos mil veintitrés. Ahora prometen un millón y medio de euros para este dos mil veintiséis, para la plataforma y firme también de la Zamora 321, que enlaza la Nacional 122 hasta Moralina, con un coste estimado de 7.000.000 de euros. Mismo proyecto que prometieron en el dos mil veintidós, es decir, antes de las elecciones. ¿Cumplirán esta vez con la inversión para hacerla en el dos mil veintiséis? ¿Lo ejecutarán? ¿Lo han prometido simplemente con ese valor electoralista?



Otro proyecto: la mejora de la plataforma y firme de la carretera Salamanca 213 entre Aldehuela de Yeltes y la conexión con la A-62 de Bocacara, que está en Ciudad Rodrigo. Es otra promesa del dos mil veintidós. Se está sin ejecutar en su totalidad. Se incluyó una partida presupuestaria también en el dos mil veintitrés, en el Anteproyecto del dos mil veinticinco. No se ha ejecutado sino solamente 17.000 euros desde el dos mil veintidós, un 0,30 % del total del coste del proyecto. Ahora, en este Proyecto de Presupuestos del dos mil veintiséis, 1.300.000. ¿Lo van a ejecutar? ¿Va a ser simplemente otra promesa electoralista?

El Puente de Villarente, entre el municipio de Gradefes, en León, la 213, que también venía incluida en el Presupuesto del dos mil veintitrés, en el Anteproyecto de dos mil veinticinco. ¿Proyecto del dos mil veintiséis? Han prometido una partida, una partida muy inferior a la que han venido diciendo de forma pública en todas las noticias. Presupuestan 210.000 euros de los 4,5 millones que cuesta el proyecto, es decir, ni siquiera un 5 %. Y ello estamos hablando desde el dos mil veintidós. Es decir, ¿estamos ante un engaño nuevo? ¿Están utilizando los Presupuestos de cara a ser un panfleto electoralista? Es que hay ejemplos que podría relatarle en un suma y sigue constante.

Lo que le quiero preguntar antes de finalizar esta exposición es: usted habló de las bonificaciones en las autopistas, y me gustaría que me contestara ¿qué va a hacer la Junta? ¿Qué ha hecho el PP? ¿O qué pretende hacer con respecto a la autopista, a la A-66? Porque sabemos lo que ha hecho Asturias, sabemos lo que ha hecho la UPL en cuanto a la eliminación de los peajes, en cuanto a la devolución de lo pagado indebidamente, pero no sabemos qué ha hecho la Junta, sobre todo porque esa prórroga proviene del Partido Popular y con el consentimiento actualmente del Partido Socialista. Entonces, sería importante que, además de que venga en los Presupuestos y poniéndole los ejemplos anteriores, veamos alguna realidad que mejore la vida de los ciudadanos, la conexión y con ello la economía de nuestros ciudadanos.

Como finalizo el tiempo, dejo el resto de supuestos para la segunda intervención. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR CASTRO CAÑIBANO):

Gracias. Tiene la palabra, en representación del Grupo Parlamentario Vox Castilla y León, la procuradora doña Susana Suárez Villagrà, por un tiempo máximo de diez minutos.

LA SEÑORA SUÁREZ VILLAGRÀ:

Muchas gracias, señor presidente. Gracias, señor Sanz Merino, a usted y a todo su equipo.

Señor consejero, en Castilla y León somos líderes, lamentablemente, en el deterioro de nuestras carreteras. El 57 % de la red autonómica, es decir, casi 10.000 kilómetros, requiere actuaciones urgentes de reparación o refuerzo del firme. Esto demuestra que ni el Partido Socialista en el Gobierno central ni el Partido Popular en el Gobierno regional han sabido dar respuesta a uno de los problemas estructurales más graves de nuestra Comunidad: el abandono de las infraestructuras viarias. Castilla y León concentra el 20 % de los puntos negros de toda España, y el 18 % de los tramos peligrosos se localizan en nuestras carreteras convencionales.



Y si hablamos de titularidad regional, encontramos numerosas vías en condiciones deplorables y con riesgos evidente... evidentes para la seguridad vial. Nos encontramos, por ejemplo, en Ávila, con la CL-505 -perdón-, la 605, la AV-500 con la SG-500; en Burgos, la BU-701, la CL-629; en Palencia, la 615, la 626; en León, la 631, la 626; en Salamanca, la 517, la trescientos... la SA-315, la SA-305, la SA-324, la SA-201; en Segovia, la SG-205, la SG-211, la 232, la 351, la 411; en Soria, la CL-117, la SO-910, la 154; en Valladolid, la 801, la... la VA-524; en Zamora, la 527, la 321, la 111, la 921. En fin, pues un montón de carreteras, que usted ha citado algunas como que se van a arreglar pero que no nos lo creemos, la verdad, hasta que no lo veamos.

Hace unos días el Gobierno autonómico anunciaba a bombo y platillo la licitación de 10 millones de euros para la renovación de señalización vertical y horizontal entre dos mil veinticinco y dos mil veintisiete. Sin embargo, señor consejero, para mantener el nivel de servicio de una red de 11.500 kilómetros la inversión necesaria ronda los 10 millones de euros anuales solo en señalización. Por tanto, su anuncio apenas cubre una mínima parte de las necesidades reales.

Y si además tenemos en cuenta su ineficiencia en la ejecución, como ha ocurrido en el caso del túnel de... de Aldebarán, en Santa Marta de Tormes, en Salamanca, donde un simple reductor de velocidad, de coste aproximado unos 1.000 euros, se facturó por más de 6.200. Queda claro que la gestión del Partido Popular en materia de carreteras no se diferencia mucho de la del Partido Socialista.

En cuanto a siniestralidad, Castilla y León encabeza los accidentes provocados por fauna salvaje. Cada 45 minutos se produce un accidente relacionado con fauna en nuestras carreteras. Aun así, ustedes reducen el presupuesto destinado a señalización inteligente de 70.000 euros a apenas 20.000. Esto no es una política de seguridad vial, señor consejero, es una renuncia a la prevención de accidentes.

Este Presupuesto refleja una vez más la falta de prioridades reales del Gobierno del Partido Popular. No hablamos solo de cifras, hablamos de vidas humanas. Los ciudadanos no necesitan discursos ni anuncios -como ha hecho usted-, necesitan carreteras seguras, necesitan trenes puntuales y necesitan un transporte público que conecte verdaderamente nuestros municipios. Nos engañaron con el prometido plan de carreteras, un plan anunciado en repetidas ocasiones y que nunca ha visto la luz, sin una hoja de ruta clara que establezca prioridades en función de la seguridad vial, la intensidad de tráfico o el equilibrio territorial. Las inversiones se están realizando sin criterios objetivos, dependiendo de intereses políticos o coyunturales.

Y así, Castilla y León se mantiene a la cola de infraestructuras y movilidad, una de las principales causas de la despoblación. La falta de carreteras adecuadas de transporte público eficaz y de conectividad digital condena a nuestros pueblos al aislamiento. ¿Cómo van a quedarse los jóvenes en el mundo rural si las carreteras son peligrosas, los trenes escasos y el transporte público es ineficiente? Dígamelo, señor consejero.

La movilidad no es un lujo, es una necesidad básica para fijar población y generar empleo. El transporte público urbano e interurbano también evidencia retraso. Salamanca, Valladolid, Burgos y León presentan frecuencias bajas, escasa cobertura y ausencia de integración multimodal, muy por detrás de regiones como Madrid, Cataluña o el País Vasco.



El transporte a la demanda podría ser una solución, pero su gestión actual es insuficiente: faltan frecuencias, coordinación y planificación. El sistema Buscyl, que se ha implantado de forma caótica e improvisada, tal y como han denunciado numerosas asociaciones, ayuntamientos y usuarios del medio rural, lejos de mejorar la movilidad, su puesta en marcha ha generado importantes perjuicios para estudiantes y trabajadores que dependían de este servicio para desplazarse diariamente. Muchos de ellos, pese a madrugar y acudir con antelación a las paradas, se han quedado sin plaza en los autobuses, sin que existiera una planificación adecuada de frecuencias o de capacidad. El resultado es un sistema ineficaz e injusto que agrava la desconexión del medio rural y dificulta el acceso a la educación y al empleo en Castilla y León. Un autobús gratuito no sirve si no hay suficientes vehículos, paradas adecuadas, ni horarios compatibles con la vida de los ciudadanos.

En materia presupuestaria, la realidad es alarmante. La modernización del transporte se reduce en un 98 %, la mejora del transporte público en un 93 %. Las estaciones de autobuses continúan en estado tercermundista: Aranda de Duero, en Burgos, suciedad, falta de accesibilidad, ausencia de mantenimiento; Zamora, goteras, ascensores averiados, falta de calefacción; Segovia, obsoleta, sin avances claros y con la Junta y el ayuntamiento pasándose la pelota el uno al otro.

Respecto a los peajes, recordemos que en dos mil veinticuatro Vox propuso un convenio para bonificar el 25 % el peaje de la AP-6, una iniciativa que, por cierto, fue aprobada por todos los grupos parlamentarios menos por el Partido Popular. También registrábamos este año, en el mes de abril... -perdón- marzo y mayo -si no recuerdo mal- propuestas para eliminar el peaje de la AP-6 y bonificar en un 50 % los peajes de la AP-66 y la AP-71. Pues esas iniciativas están bloqueadas por ustedes en la Comisión de Movilidad. No las han querido traer a esta... a este Parlamento. Ustedes sabrán por qué, ¿para ponerse ahora... apuntarse ahora el tanto? No sé muy bien; pero votan en contra, no traen las propuestas. No nos creemos nada, señor consejero, de que vayan a hacer nada. Ahora anuncian medidas similares pero a rebufo de Vox. Esperemos, como he dicho, que no sean simples gestos electorales.

En cuanto al Corredor Atlántico, después de casi cuatro años seguimos sin formación... sin información clara. Más allá de la foto que se ha hecho el presidente de Castilla y León y el de Galicia no hay nada más. Estamos esperando todavía el... al señor Luis Fuentes que venía... que venía a explicarnos cómo está el tema, pero estaba enfermo -esperemos que se haya recuperado-. Los empresarios le reclaman una planificación seria y ustedes en este tema siguen guardando silencio. Seguimos esperando esa comparecencia del señor Fuentes.

En materia de transformación digital, Castilla y León sigue rezagada, a la cola. En Segovia más de 5.000 viviendas carecen de cobertura fija de al menos 100 *megabytes* por segundo, y municipios como Nava de la Asunción, El Espinar o Marugán siguen en zonas de baja conectividad. Eso explíquese a los segovianos, señor Sanz Merino, a los leoneses y a los burgaleses también, que también están en esas condiciones.

Y, mientras tanto, su Consejería destina 23,4 millones de euros a publicidad de autobombo en sus medios afines, en "telemañueco". Dinero público que debería destinarse a infraestructuras, carreteras y conectividad y no a financiar la propaganda del Partido Popular, como vamos a ver en los próximos meses.



Señor consejero, no aceptamos que siga malgastando recursos mientras Castilla y León se queda atrás. Mientras otras Comunidades invierten en movilidad, innovación y conectividad, aquí seguimos con promesas incumplidas y proyectos paralizados, pese a que usted hoy nos ha vendido otra cosa –parecía que vivíamos en el país de las maravillas–.

Bueno, seguiremos en la réplica. Desde Vox le exigimos acción, exigimos inversión real y resultados tangibles. Castilla y León, señor Sanz Merino, no puede seguir esperando más. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR CASTRO CAÑIBANO):

Gracias. Tiene la palabra, en representación del Grupo Parlamentario Socialista, la procuradora doña Laura Pelegrina Cortijo, por un tiempo máximo de diez minutos.

LA SEÑORA PELEGRINA CORTIJO:

Gracias, presidente. Buenas tardes a todas y a todos. En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, saludamos al consejero de Movilidad y Transformación Digital y a todo el equipo... a todo el equipo que le acompaña en esta tarde.

Presenta en el día de hoy, señor consejero, los Presupuestos para el año dos mil veintiséis correspondientes a la Consejería de Movilidad y Transformación Digital. Se suma hoy aquí, en lo que será su última comparecencia como consejero de la Junta de Castilla y León, al engaño presupuestario de Mañueco; se suma a la mentira y a la estafa de quien no tiene ni ha tenido ningún interés en que Castilla y León tenga Presupuestos para el año dos mil veintiséis. Si hoy está usted aquí explicando la Sección 06, de Movilidad y Transformación Digital, es porque Feijóo obligó a Mañueco a presentar el Proyecto de Presupuestos del año dos mil veintiséis. Mañueco obedeció a Feijóo y priorizó, una vez más, los intereses de su partido a los intereses de los ciudadanos de nuestra Comunidad. Si lo que pretendía Feijóo era atacar al Gobierno de España, debería saber primero lo que tiene en casa. Y Mañueco, precisamente, no es ejemplo de nada: ni de gestión, ni mucho menos de tramitación presupuestaria.

Mañueco acumula cinco prórrogas presupuestarias en seis años. Solo ha sido capaz de tramitar tres Presupuestos de seis, con dos socios de Gobiernos distintos, demostrando así su incapacidad para gobernar nuestra Comunidad y su debilidad parlamentaria. Se suma hoy usted, en esta comparecencia de Presupuestos, a la chapuza presupuestaria de Mañueco para el año dos mil veintiséis.

El Presupuesto General de la Comunidad para dos mil veintitrés sentó las bases. El portavoz del Partido Popular se confundía, votaban a favor de las enmiendas socialistas a la Ley de Medidas, el presidente de las Cortes se fugaba y el Partido Popular pedía repetir la votación por su equivocación.

Para los Presupuestos Generales de la Comunidad del año dos mil veinticinco no hubo excepción: no hubo ni Presupuesto ni registro de Presupuesto, solo el Anteproyecto de un Presupuesto fantasma que el Partido Popular vendió a bombo y platillo por todas las provincias de nuestra Comunidad para seguir mintiendo y engañando... y engañando a los ciudadanos de nuestra Comunidad.



Y llegaron los Presupuestos Generales de la Comunidad para el año dos mil veintiséis. En su intervención ha omitido y ha obviado cualquier mención al desperpento de su tramitación: presentados fuera de plazo, registrados antes de haber aprobado el techo de gasto, antes de que la Mesa de las Cortes hubiera aprobado el Presupuesto de la Sección 20 –que no apoyaron ni los suyos en la Mesa de las Cortes–, sin Ley de Medidas y con un informe de la letrada mayor demoledor, que recuerda a Mañueco que las Cortes de Castilla y León no son su cortijo, que son el Poder Legislativo de la Comunidad Autónoma y que su autonomía no está a su servicio. Que Mañueco tiene que respetar la separación de poderes y la autonomía presupuestaria para que el Legislativo pueda llevar a cabo sus funciones: elaborar leyes y controlar al Ejecutivo sin injerencias.

Con estos... con estos mimbres y sin ningún tipo de rubor anuncian unos Presupuestos históricos para Castilla y León, mientras sus cuentas son más de lo mismo en Movilidad y Transformación Digital.

Los socialistas de Castilla y León vamos a desmontar su engaño, su estafa presupuestaria, su mentira, los bulos y lo que oculta Mañueco en los Presupuestos de la Comunidad. Mañueco no es de fiar:

Oculta deliberadamente la importancia que tiene la financiación procedente del Gobierno de España y de la Unión Europea en sus cuentas para tapar que los ingresos dependientes directamente de Mañueco y su Gobierno son tan irrelevantes que impiden destinar una mayor inversión a Castilla y León.

Oculta que desde que Pedro Sánchez es presidente del Gobierno de España han llegado 34.000 millones de euros a Castilla y León, la suma de dos Presupuestos como los que ha presentado la Junta de Castilla y León.

Ocultan el dinero procedente del Gobierno de España, que entre entregas a cuentas... a cuenta y la liquidación de dos mil veinticuatro asciende a 10.252 millones de euros, el 78 % del total de los ingresos no financieros, que incluye el techo de gasto sin la PAC. 4 de cada 5 euros del techo de gasto provienen directamente del Gobierno de España, a los que hay que sumar los fondos europeos y la PAC.

Ocultan que la deuda pública, que sigue siendo la tercera Consejería en importancia –no como la suya– y que los intereses de la deuda es la partida que más crece del presupuesto, con 381 millones de euros, más que el Presupuesto total de la Consejería de Movilidad y Transformación Digital, mientras desprecian la condonación de 3.643 millones de euros procedentes del sistema de quita de la deuda establecida por el Gobierno de España.

Ocultan más de 2.000 millones de euros de inversión no ejecutados de manera directa o indirecta procedentes del Gobierno de España desde que Mañueco dice malpresidir nuestra Comunidad Autónoma.

No han ejecutado 767 millones de euros de inversiones directas del Capítulo 6, 13 millones de euros de los Presupuestos en Movilidad y Transformación Digital.

No han concedido más de 1.200 millones de euros de subvenciones para inversiones del Capítulo 7, 32 millones de euros de Movilidad y Transformación Digital en la hucha, 1 de cada 3 euros prometidos.

Mañueco se ha planteado como reto situar a Castilla y León entre las tres primeras Comunidades Autónomas del país, y va por buen camino. Su incompetencia y su soberbia ha llevado a Castilla y León a la cola de las Comunidades Autónomas en calidad de vida.



Castilla y León es la tercera Comunidad Autónoma que menos crece. Castilla y León lidera la subida del paro, que crece el triple que en España. Castilla y León lidera la pérdida de autónomos del país. Y gracias a su gestión en la Consejería, Castilla y León es la primera Comunidad Autónoma con las carreteras peor conservadas de todo el país: acumulan un déficit de inversión de 2.705 millones de euros, un 30 % más que en el año dos mil veintidós. El 57 % de las carreteras de titularidad autonómica, 5 puntos por encima de la media nacional, presentan graves deterioros. En infraestructuras, reto superado de Mañueco, señor consejero: Castilla y León es la primera Comunidad Autónoma con las peores carreteras de toda España.

Señor consejero, más allá de los números, las cifras y los porcentajes que nos ha contado, la realidad es que los Presupuestos de Mañueco no sirven a Castilla y León. Después de 38 años de desidia del Partido Popular, Castilla y León necesita otro Presupuesto y otro proyecto para nuestra Comunidad. Castilla y León merece mucho más que las migajas de un presidente acabado.

Su Presupuesto mantiene todas las carencias de otros ejercicios y todos los incumplimientos, los bulos, el caos, su falta de palabra, de compromiso, de inversión y de ejecución en las infraestructuras, en el transporte y en la digitalización de Castilla y León.

Castilla y León no tiene nuevo plan de carreteras -plan, estrategia, llámelo como quiera-, que Mañueco y todos sus consejeros prometieron... prometieron a los ciudadanos de Castilla y León. Castilla y León sigue sin mejoras, modernización, conservación, inversión y ejecución de todas las carreteras de titularidad autonómica y variantes de población prometidas y comprometidas por el Partido Popular de Castilla y León desde el año dos mil dos. Castilla y León no tiene estrategia logística, prometida y comprometida en el año dos mil veinte.

Castilla y León no tiene el nuevo mapa concesional de transporte de viajeros de Castilla y León, y su bulo, el bulo de la supresión de las paradas de autobús se acabó; se acabó en el mismo momento en el que el Partido Popular votó en contra de la Ley de Movilidad Sostenible; se acabó en el mismo momento en el que el Gobierno de España y el ministro de Transportes, a pesar de la negativa, el bloqueo, el boicot y el ataque político continuo del Partido Popular, garantiza todas las paradas de autobús en todos los municipios de nuestra Comunidad; y se acabó en el mismo momento en el que Mañueco se negó a prestar los servicios de autobús en los pueblos de nuestra Comunidad.

Castilla y León no tiene anteproyectos de explotación del transporte de viajeros por carretera. Siguen sin licitar las concesiones de transporte de viajeros en autobús de Castilla y León. Mientras el Gobierno de España ya ha publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea el anuncio de las licitaciones para 31 de los 34 corredores del nuevo mapa concesional estatal, que incluyen todas las paradas del medio rural que Mañueco se ha negado a asumir, ¿dónde están las licitaciones de las concesiones del señor Mañueco? Siguen sin licitar las concesiones del transporte metropolitano de Burgos, León, Salamanca, Segovia y Valladolid. Su transporte a la demanda solo alcanza a 384.000 usuarios, lejos de la promesa de los 1,2 millones de potenciales usuarios.

Y apunte a su gestión en la Consejería, señor consejero. En transporte público, Mañueco tiene un nuevo reto superado: Castilla y León es la segunda Comunidad Autónoma, detrás de Madrid, que lidera el caos del transporte público gracias al



Buscyl. Si su Presupuesto es un engaño, la gran estafa electoral de Mañueco y del Partido Popular de nuestra Comunidad es la tarjeta Buscyl. Todo por tapar que se les pasó el plazo para pedir las ayudas al transporte del Gobierno de España y porque ustedes pretenden dar gratis lo que no existe en nuestra Comunidad.

Han incumplido todas las propuestas del Grupo Parlamentario Socialista aprobadas en Plenos y en Comisión; han incumplido las propuestas de resolución socialistas que aprobaron en el Debate del Estado de la Comunidad.

No han hecho nada por poner fin a la situación de abandono del Corredor Ávila-El Espinar. No han reformado de manera inmediata la carretera CL-629, que vertebraba el norte de la provincia de Burgos, en la comarca de Las Merindades, con la Comunidad del País Vasco. No han convertido la carretera CL-510 en autovía, que comunica Salamanca con Alba de Tormes. No ha licitado las obras de adecuación y modernización de la carretera ZA-921, entre Puebla de Sanabria y Rihonor, para su conexión con Portugal. Ni gestión, ni palabra.

Y si hay un ejemplo claro de sus mentiras y de su engaño a los ciudadanos de Castilla y León es la variante de Guardo, una infraestructura marcada y empantanada por la mala gestión y por la corrupción, porque en corrupción también son líderes en Castilla y León; una infraestructura que retoman en cada tramitación presupuestaria y que se han visto obligados por enésima vez a resolver el contrato de ejecución de obra porque el proyecto de la empresa adjudicataria no se ajustaba a la oferta en la licitación.

Este, señor consejero, es el Presupuesto de un presidente que gobierna en minoría y sin escuchar a nadie. Castilla y León necesita otro Presupuesto, necesita otro proyecto de Comunidad y necesita un presidente que quiera y respete a Castilla y León y a sus ciudadanos siempre. Nuestra Comunidad Autónoma necesita un cambio, y a partir del quince de marzo Castilla y León tendrá los Presupuestos que se merecen los ciudadanos de nuestra Comunidad, y los tendrá con un nuevo Gobierno socialista y presidido por un socialista que se llama Carlos Martínez. Nada más.

EL PRESIDENTE (SEÑOR CASTRO CAÑIBANO):

Gracias. Tiene la palabra, en representación del Grupo Parlamentario Popular, la procuradora doña Elena Rincón Iglesias, por un tiempo máximo de diez minutos.

LA SEÑORA RINCÓN IGLESIAS:

Gracias, presidente. Señorías, buenas tardes. En primer lugar, quiero dar la bienvenida y felicitar al consejero de Movilidad y Transformación Digital y a todo su equipo por el trabajo realizado y por la ambición contenida en estas cuentas. Tal y como se acaba de explicar, son unas cuentas que buscan poner a las personas en el centro de la política de movilidad y digitalización.

Como portavoz de Movilidad del Grupo Parlamentario Popular, les expreso nuestro respaldo a una hoja de ruta clara para Castilla y León: la que hoy han presentado aquí y que sitúa a nuestra Comunidad en la senda de la cohesión territorial, la modernización y el servicio público eficaz.

La prioridad, lo que realmente importa es ofrecer una buena gestión que mejore la vida de los ciudadanos y amplíe sus posibilidades de presente, pero también de futuro. Y en esa tarea, la Consejería de Movilidad y Transformación Digital cumple un



papel esencial, porque hablar de movilidad, hablar de transformación digital es hablar de igualdad, es hablar de oportunidades, de vertebración del territorio y de modernización de los servicios públicos.

Señorías, el Presupuesto de la Consejería para dos mil veintiséis –más de 353 millones de euros–, con un incremento notable respecto al ejercicio anterior, representa un paso decisivo en esta dirección. De ese total, más de 131 millones se destinan a la conservación y modernización de carreteras, y más de 75 millones a la transformación digital y Administración electrónica. No son cifras vacías; son kilómetros de seguridad vial, son proyectos digitales que acercan la Administración al ciudadano y son inversiones que generan empleo y cohesión territorial.

En materia de carreteras, el Gobierno de Castilla y León vuelve a demostrar que su política se basa en la planificación, en la conservación y en la prevención. Mientras otros ejecutivos han dejado deteriorar las infraestructuras o han recortado en inversiones, aquí, en Castilla y León, se mantiene un compromiso firme con la seguridad vial y con la conectividad. Gracias a una gestión eficaz se están ejecutando más de 200 actuaciones de mejora en toda la red autonómica, priorizando, como no puede ser de otra manera, la conservación frente al abandono y poniendo al día tramos esenciales para la comunicación rural y comarcal. Se avanza también en la modernización de la gestión viaria con sistemas inteligentes, monitorización del tráfico y control de incidencias en tiempo real.

Señorías, Castilla y León no se queda atrás. Está apostando por una movilidad más segura, más sostenible y más tecnológica, que integra carreteras, transporte público y digitalización del servicio.

En cuanto al transporte –ya se ha nombrado aquí, pero es que no se puede dejar de nombrar–, la bonificación del 25 % de los bonos Avant y la gratuidad del transporte público con la tarjeta Buscyl. Y es que no hay mejor política, útil, social y de futuro para nuestra Comunidad.

Como hemos podido escuchar, con Buscyl ya se ha realizado más de 1.000.000 de viajes gratuitos; son miles de usuarios los beneficiados. Y, gracias a esta iniciativa, muchas familias, sobre todo familias del medio rural, se han ahorrado un gasto recurrente, han recuperado oportunidades de igualdad, han recuperado la movilidad, junto con el ya implantado transporte a la demanda. Y esto se ha hecho sin... se ha hecho sin improvisación, sin populismo y sin déficit ocultos. Detrás de esta gratuidad hay una estructura técnica sólida, cobertura de déficit, planificación de líneas, refuerzo de frecuencias y control de calidad del servicio.

Mención especial merece también la digitalización en Castilla y León. La apuesta por la transformación digital sigue avanzando. El Presupuesto consolida una inversión creciente en Administración electrónica; ya son más de 1.500 trámites los que se pueden realizar vía *on-line*. También la ciberseguridad ante posibles amenazas, que también preocupan cada vez más a nuestros ciudadanos. Y la conectividad rural, impulsando el desarrollo económico y social y combatiendo la brecha digital y la despoblación, mejorando la calidad de vida de nuestros ciudadanos, permitiendo también ampliar esas oportunidades educativas, laborales o incluso de salud desde cualquier punto de nuestra Comunidad. Que cada uno elija vivir donde quiera.

Proyectos como Territorio Rural Inteligente o programas como Castilla y León Digital se amplían, combatiendo de nuevo esa brecha digital, herramientas que se



acercan a los ciudadanos. Porque la digitalización no es un lujo, es una necesidad para garantizar la igualdad.

Por eso celebramos la apuesta por el Centro de Supercomputación SCAYLE. Su crecimiento, su modernización, lo sitúan entre los centros punteros en España, y su contribución a la investigación, la universidad, la empresa privada, refuerzan el liderazgo tecnológico de nuestra Comunidad.

Y, señorías, mientras que en Castilla y León se apuesta por la eficiencia, por la inversión, la productividad y el equilibrio presupuestario, en el Gobierno de España vemos justo lo contrario: una política errática, una fiscalidad asfixiante y una falta de compromiso con el mundo rural. Mientras que aquí, en Castilla y León, se buscan soluciones para bonificar los peajes por el uso de autopistas estatales, el Ejecutivo central sigue sin cumplir sus compromisos con nuestras infraestructuras y sigue actuando con discriminación hacia nuestra tierra. Y eso, señorías, lo notan los ciudadanos de Castilla y León, que saben distinguir entre los Gobiernos que cumplen y los Gobiernos que prometen.

El Presupuesto de esta Consejería también impulsa la innovación energética, la reducción de emisiones en el transporte público, la renovación de flotas más sostenibles. Por eso, desde nuestro grupo queremos destacar tres líneas de trabajo que refuerzan el acierto de este Presupuesto y que marcan el rumbo del Gobierno de Alfonso Fernández Mañueco en materia de movilidad y de digitalización.

En primer lugar, el compromiso con la evaluación y la transparencia, y es que este Gobierno rinde cuentas y lo hace con hechos. Las actuaciones en carreteras, el sistema Buscyl o los proyectos de Administración digital se están ejecutando con planificación y con resultados medibles. Y esa es la mejor garantía de los ciudadanos: saber dónde se invierte cada euro.

En segundo lugar, la apuesta por el medio rural y cohesión territorial; porque en Castilla y León no hay ciudadanos de primera y de segunda, como nos quieren hacer entender desde el Gobierno de España. El esfuerzo de la Consejería por llevar la conectividad y el transporte gratuito, así como los servicios inteligentes a todos los municipios es una política valiente; complicada, sí, pero valiente y de justicia territorial.

Y en tercer lugar, la mirada hacia el futuro. Y es que la formación, la innovación, el talento tecnológico son el mejor legado que podemos dejar a las nuevas generaciones. No se trata solo de tener infraestructuras digitales, sino de que la gente sepa usarlas, sepa aprovecharlas y sepa sacarles todo su potencial.

Miren, Castilla y León avanza; avanza porque tiene rumbo, tiene estabilidad y gestión. La política no puede reducirse al ruido ni al titular, debe traducirse en resultados. Los resultados están ahí, los acaba de relatar el consejero. Pese al pesimismo de algunos, como hemos comprobado aquí hoy en los que me han precedido en el turno de la palabra, Castilla y León avanza, innova y cumple. Se ejecuta el Presupuesto, se multiplican los proyectos finalizados y se mejoran los servicios públicos sin subir impuestos. Sí, sin subir impuestos, algo que muchos Gobiernos no pueden decir lo mismo.

Por eso, desde el Grupo Parlamentario Popular respaldamos plenamente el Proyecto de Presupuestos presentado por el consejero de Movilidad y Transformación Digital, porque significa más inversión, más oportunidades para los castellanos y leoneses y más



conexión. No hay ni un solo ciudadano, viva donde viva, que no se beneficie de una carretera mejor conservada, de un autobús gratuito o de una Administración más ágil. Ese es el camino que defendemos: el de la igualdad real, el de la gestión eficiente y el del compromiso con las personas de Castilla y León. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR CASTRO CAÑIBANO):

Para contestar a todas estas intervenciones que se han realizado, tiene de nuevo la palabra el consejero de Movilidad y Transformación Digital, sin límite de tiempo.

EL CONSEJERO DE MOVILIDAD Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL (SEÑOR SANZ MERINO):

Muchas gracias, señor presidente. Gracias a todos los intervinientes, portavoces, sobre todo por el tono, ¿no? Yo creo que es de justicia al menos reconocer eso. Y yo lo quiero subrayar, porque más allá de la crítica, bueno, pues yo tengo que agradecer el tono de sus intervenciones, que nos permite, bueno, pues ver con cierta mesura las cuestiones.

Voy a intentar dar respuesta. Es evidente que hay desacuerdos y voy a intentar argumentar también a esos desacuerdos. Forma parte, yo creo, de la dinámica parlamentaria y creo que es la normalidad, además, desde ese punto de vista.

Y comienzo por el orden de intervención, si les... si les parece, e intentaré dar respuesta a todos los que han intervenido de forma singular. Evidentemente, hay algunas cuestiones que son de carácter común y entonces la respuesta, si ya la ha hecho con alguno de los intervinientes, la remitiré a ese momento.

Así que, en primer lugar, respecto al representante del Grupo Mixto, al señor Igea, pues no, no he entendido muy bien su interpelación respecto a la falta de... ¿150 millones ha dicho usted, creo? Sí, sí. Y los ha residenciado en un tema que la Consejería de Movilidad no tiene ninguna competencia porque quien está en el Consejo de Administración, en la Junta General de Accionistas y por lo tanto en el ámbito de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad es la Consejería de Medio Ambiente, lo cual no significa que yo no le vaya a dar una respuesta, pero vamos a poner las cosas en sus justos términos. Como usted ha percutido contra el consejero de Movilidad de por qué no hay en la Sección 06 ninguna partida, se lo estoy explicando con bastante claridad. Quiero decir, si no tiene ninguna competencia, no tiene por qué haber ninguna predisposición de gasto. Y esto no creo que requiera un esfuerzo especial, ni siquiera que pueda ser objeto de debate. Me admitirá al menos esa corrección.

Respecto a lo que usted ha planteado, bueno, yo por otras épocas de responsable conozco alguna cuestión. No pretendo yo inmiscuirme, porque seguro que cuando esté el consejero de Movilidad por aquí pues podrá usted plantear... -de Medio Ambiente, perdón-, de Medio Ambiente, le podrá plantear la misma cuestión, pero... pero permítame hacer una reflexión genérica, ¿no?, sin conocer. Creo que se han ido haciendo la previsión de gasto cada año de aportaciones a la Sociedad Valladolid Alta Velocidad. Y hasta donde yo sé, creo que no hay ninguna deuda pendiente, sino que la Junta de Castilla y León está al día con el convenio del año dos mil diecisiete.



Es verdad que... -yo lo conozco por noticias de prensa y algún comentario que me ha hecho el propio consejero de Medio Ambiente- que hay, bueno, una situación de desencuentro en el seno de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad, y que alguna de las partes ha solicitado o ha planteado una disolución. Me va a permitir que, por una vez y dado que usted es el facultativo médico y no está avezado en el mundo de derecho -aunque reconozco su saber leonardiano a veces, ¿no?, con el que nos suele ilustrar, o al menos se arroga a veces ese tipo de situaciones-, le puedo decir que la disolución de una sociedad... una sociedad mercantil tiene bastante más complejidad que lo que se ha planteado. Estoy hablando desde el punto de vista de un conocimiento superficial. No estoy en el Consejo de Administración, por lo tanto no puedo pontificar.

Extraer de ahí una consecuencia como que eso va a ser así y además eso va a generar, según sus cuentas, 150 millones de euros, que no sé de dónde sale la cifra, ¿no?, porque tendrá que ser la sociedad en liquidación con los correspondientes controles que están establecidos en la propia Ley de Sociedades quien establezca lo que tenga que establecerse en la hipótesis que sea así. Como quiera que todo esto es hipotético, no parece que haya que aventurar ninguna previsión presupuestaria. Le viene bien desde el punto de vista argumental, pero me temo que, desde el punto de vista legal, carece de fundamento lo que usted ha dicho. En este momento; no digo que en otro momento no pueda ser así. Pero, en este momento, carece de fundamento hacer la previsión por puras razones de hermenéutica jurídica. No estoy hablando de cuestiones de carácter política que, bueno, pues supongo que quien tiene la responsabilidad y está dentro de la Sociedad tendrá todas las claves para poder dar respuesta a algunas de las dudas que usted ha dejado en el aire, pero que yo no puedo en este momento contestarle. Pero sí me atrevo a intentar acotar y contextualizar lo que usted ha planteado.

Así que, desde ese punto de vista, no es posible hacer lo que usted me preguntaba, y esa es la respuesta que le puedo dar. Y se la he argumentado y se la argumento exclusivamente desde el punto de vista de razones legales. No estoy haciendo una lectura política. Desde el punto de vista político, ni que decir tiene que la Junta de Castilla y León está más cercana a los postulados del Ayuntamiento de Valladolid y del planteamiento que tienen desde el punto de vista del soterramiento que los que está planteando otras partes de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad. Y hasta ahí puedo leer. Yo tampoco pretendo agotar un debate, que no tengo las claves en este momento para poderle dar una respuesta al menos rigurosa. Y no... yo pretendo ser riguroso. Pero todo lo demás lo mantengo y lo puedo mantener cualquier momento.

De ahí ha extraído además una consecuencia que era el tema de la estación de autobuses. Usted... bueno, utiliza una serie de adjetivos respecto al estado que tenía la estación de autobuses de Valladolid en su rol de portavoz de la UPV. Y, bueno, parece ocurrente esa... esa asociación. Supongo que será por cercanía con... con quien está a su lado. Bueno, más allá de la broma, bueno, usted ha utilizado una serie de adjetivos. Bueno, pues cada uno los puede valorar como quiera. Yo coincido con usted con que el estado de la estación, evidentemente siendo la que más viajeros tiene de toda Castilla y León, pues no era un estado razonable.

Pero precisamente la duda que usted planteaba sobre posibles hipótesis de disolución, de abandonar el convenio del dos mil diecisiete, etcétera, al final nos ha dado la razón a la Consejería de Movilidad, en el sentido de que no podía esperarse



más tiempo del que se ha estado esperando –y han sido bastantes años, del diecisiete al veintitrés– para plantear... –al veinticuatro, perdón– para plantear la remodelación de la estación de autobuses actual. Se ha estado esperando ese tiempo porque dependía, efectivamente, del convenio. Un convenio, por cierto, que hablaba de una estación soterrada; la de autobuses era una estación soterrada, según el convenio del diecisiete –será por algo, digo yo–. Pero, bueno, lo dejo ahí, simplemente.

Entonces, como quiera que esa indefinición en el ámbito de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad, de todas las infraestructuras alrededor de todo ese proyecto –que se llamó Plan Rogers en su momento–, evidentemente han lastrado la modernización de la sociedad actual... de la estación de autobuses actual. Y la decisión que se tomó –yo no la tomé, yo me la encontré tomada, pero estoy de acuerdo con ella, la asumo y además la he impulsado– de remodelar la estación de autobuses actual creo que ha sido una decisión acertada. Porque si ya llevamos muchos años –desde el año dos mil diecisiete– esperando a que se haga una nueva estación de autobuses y no hay asomo de que esa cesión por parte de Renfe de los terrenos, de todas las operaciones que tiene que conllevar precisamente esta solución vaya a tener una solución inmediata, y además parece que por parte de alguno de los participantes en toda esta operación –estoy hablando del Ministerio, de Renfe, de ADIF, de los distintos accionistas en definitiva– no hay un acuerdo real y además el proyecto de estación de autobuses no está anudado desde el punto de vista arquitectónico a lo que tiene que ser la estación de tren –una en superficie, y, bueno, pues el proyecto ahí está y su ejecución, y la otra soterrada–, yo creo que, al final, nos ha dado la razón. No puede seguir, efectivamente, en ese estado. Ha estado... esa espera yo creo que ha lastrado totalmente a la ciudadanía, a los usuarios de Valladolid.

Y desde ese punto de vista, creo que la decisión de emprender la obra como está ahora, y más tras la... el archivo de la denuncia por parte de la Fiscalía, que han archivado ya toda esa investigación respecto a la hipotética mala concesión de la licencia de obras, pues según que iba contra un acto del Ayuntamiento de Valladolid, no contra ningún acto de la Junta de Castilla y León, yo creo que nos da la razón. Y lo que hay que hacer es intentar acabar la obra lo antes posible. Pedir disculpas lógicamente a los usuarios, porque seguir funcionando con una estación con ese volumen y a la vez hacer las obras pues no es una cuestión sencilla. Es como hacer obras en casa siguiendo viviendo allí. Pero, bueno, esto es así, y yo creo que la decisión ha sido correcta.

Así que, a la primera, no faltan... no falta. Por ese lado no falta ese dinero que usted me planteaba porque no es la Sección correspondiente. Y tampoco parece que se estén dando los presupuestos de carácter legal que podrían determinar, en su caso, algo así, que yo creo que no... en fin, que está bastante lejos todo eso. Yo creo que ahí hay un... una larga discusión. Y esperemos... yo hago votos por que se reconduzca todo y que, efectivamente, se llegue a acuerdos; porque, sin duda, desde el punto de vista urbanístico, todas las operaciones vinculadas al antiguo Plan Rogers y ahora a lo que es el soterramiento en su versión corta –para entendernos– me parece que sería un antes y un después para la ciudad de Valladolid, y creo que merece la pena apoyarlo.

Y, desde luego, la Junta de Castilla y León yo creo que está alineada con la idea del ayuntamiento y que, efectivamente, habría que recomponer el convenio del año dos mil diecisiete que, en su momento, bueno, pues se negoció de aquella manera.



Y, bueno, pues ahora yo creo que hay circunstancias nuevas que deben atenderse desde el punto de vista político y desde el punto de vista urbanístico y social por parte de Valladolid pues para acabar con algunas zonas de desigualdad real en ese ámbito territorial del Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid.

Ha hablado usted también de una prisa para renovar la licencia de la Radiotelevisión de Castilla y León. Lamento decirle que no. No. Está usted equivocado. Sí, sí, se lo voy a demostrar, además. La ley estatal que regula la renovación, el Artículo 29, concretamente –no sé si era... sí, el Artículo 29–, hablaba de que convirtió las autorizaciones en concesiones. Consúltelo, por favor, porque... porque es así. Es como le... Siento tener que hacer de asesor legal, pero se lo voy a... pero, bueno, me... [Murmullas]. No, no. Pues bien, no tengo ningún inconveniente.

Habla de una renovación automática de la licencia, no solo de la televisión, también del resto de licencias de radio, etcétera, que se han otorgado y que han ido saliendo en el Boletín Oficial de Castilla y León de carácter automático. Mire, por una vez voy a... voy a reconocer una cierta falta de diligencia, un cierto retraso en el procedimiento administrativo de la renovación. Porque nosotros, en el mes de abril, seis meses antes de que caducara la licencia, según dice ese artículo de la ley –la estatal, ¿eh?, la estatal–, deberíamos haber iniciado el procedimiento, y es la Junta de Castilla y León, en este caso la Administración –como lo tiene que hacer también el Estado para otro tipo de licencias– quien debería de haber instado a Radiotelevisión de Castilla y León para empezar el proceso de renovación, que es automático, es reglado. No... no tienen ningún margen de decisión política, quiero decir.

Y, bueno, determinadas iniciativas que había encima de la mesa de carácter legal hicieron un poco... nos... nos trajeron un elemento de prudencia de decir “bueno, vamos a esperar realmente a ver qué es lo que va a pasar”, sobre todo con la modificación que ustedes... Sí, sí. ¡Sí, hombre!, ya le digo yo que sí. Que me lo niegue no significa que no sea así. Puede ser todo lo vehemente que quiera, pero está errado, está errado, está equivocado respecto a su percepción. Y yo lo único que quiero es ilustrarle para que vea que no ha sido así. Es decir, nos retrasamos casi tres meses en iniciar ese procedimiento. Luego, no ha habido ninguna prisa; al contrario, ha habido un retraso.

Y una vez que se comprobaron los requisitos de cumplimiento –que es lo que dice ese artículo de la ley– pues la renovación era automática. Lo dice esa... es una ley estatal además, no es... no es una ley... Es más, la ley que usted ha hablado, que podía haber interferido desde el punto de vista legal, la que ustedes promovieron, ¿no?, el PSOE, Vox, etcétera, Podemos, y que usted defendió con vehemencia, no hubiera interferido en todo el proceso legal porque los derechos estaban reconocidos a favor de ese licenciatario como el de las tantas emisoras de FM, que si usted se molesta en ir viendo durante todo el verano el Boletín Oficial de Castilla y León han estado en la misma situación, exactamente en la misma, ni más acá ni más allá, en un procedimiento absolutamente reglado, sin margen de decisión política, etcétera.

Y, claro, nos encontramos luego la ley de aprobación... de modificación de la Ley de Publicidad Institucional, que, efectivamente, una disposición adicional mandata a la Junta de Castilla y León para que haga determinadas cosas, que es concretamente la convocatoria de un concurso para sacar una nueva licencia. Y lo que hemos hecho en la Consejería de Movilidad y Transformación Digital para darle cumplimiento es pues iniciar el procedimiento inmediatamente, después de que salió en el boletín y entró en vigor esa ley, para poder hacer eso. Y, claro, lo primero que hay que ver es si uno tiene canal –o no– para poder licitar. Es el objeto del contrato, al final.



Nosotros solicitamos al Ministerio de Transformación Digital esa... que nos confirmara que, efectivamente, estaba libre ese canal y hasta el día dieciocho de septiembre no nos ha contestado. Es decir, no hemos podido actuar hasta el día dieciocho de septiembre, que es cuando tiene entrada en la Consejería ese... la comunicación de que efectivamente está libre el canal que se pretende licitar.

Ha coincidido en el tiempo, además, con algunas dudas, desde el punto de vista legal, que teníamos sobre la aplicación de la propia ley, que, bueno, pues como las fincas antiguas en la segunda mitad del siglo pasado, es, a mi juicio, manifiestamente mejorable. Parece que incluso hay muchos actores, e incluso actores que votaron a favor de la ley, que también convienen en que, efectivamente, la ley es manifiestamente mejorable.

Estoy diciendo que el Consejo Consultivo, que es a quien solicitó la Junta la interpretación de esa ley en lo que se refiere a este aspecto puntual, que es el que estamos comentando y es competencia de la Consejería de Movilidad y Transformación Digital, amén de otra serie de consideraciones que, por lo que se ve, están siendo objeto de una muy alta litigiosidad. Yo creo que aquí se ha dicho en esta sala que hay 48 recursos, ¿no?, contra la ley y planteando la... y cuestionando la inconstitucionalidad de la propia ley. O sea, lo de manifiestamente mejorable a lo mejor se queda corto; es mucho más. Pero, bueno, lo vamos a dejar ahí.

También ha planteado cómo se debe interpretar esa disposición adicional, y habla de la imposibilidad de hacer una subrogación si no hay un canal que subrogar, que es el caso que nos ocupa. Se renovó automáticamente la licencia existente de carácter autonómico en los dos canales -el autonómico y las desconexiones provinciales- y, a partir de ahí, pues lo que hay que hacer es sacar un nuevo canal.

Yo lo que puedo decirle es que en el plazo de tres meses desde que nos contestó el Ministerio, que creo que es quien nos confirmó que teníamos algo que sacar a licitación, a concurso, pues estará, y estará en... -lo he dicho en mi intervención y lo ratifico ahora, ¿no?- estamos trabajando en lo que son las bases de ese concurso.

Por cierto, usted ha dicho que no hay ninguna previsión presupuestaria, y no la puede haber. No hay licenciatario, no hay otorgamiento del concurso y, sobre todo, no es una cuestión de publicidad; es una cuestión de interés autonómico los contenidos que se subvencionan para la televisión, que usted la ha rodeado de una serie de consideraciones en torno a personas o en torno a actitudes de personas. Yo no voy a entrar en eso porque me parece que no aportan nada al debate. Bueno, es un desahogo -que está bien-, pero que no... creo que no aporta absolutamente nada al debate que estamos teniendo.

Y lo que sí que le puedo decir es que se cumplirá en el plazo a partir del momento en que tenemos constancia de la... de la vacante del canal. Y se sacará a concurso cumpliendo el mandato de la propia ley en los términos que acabo de decirle; porque antes no ha podido ser por imposibilidad legal. Otra vez imposibilidad legal; porque, si no teníamos confirmación del Ministerio, que es quien gestiona el espectro radioeléctrico, pues no teníamos capacidad de hacer legalmente ese concurso. Es una cuestión que yo creo que no tiene demasiada explicación y que incluso usted puede convenir conmigo en que... en que es así.

Siendo esto así, no hay licenciatario. Y cuando en su día, si le hay, si el Gobierno de Castilla y León decide seguir promocionando intereses de carácter autonómico en



televisiones de cobertura autonómica pues supongo que se podrá hacer algo que no se ha podido hacer hasta ahora, que es la concurrencia. Es decir, según el Acuerdo de julio del... del veinticinco, de otorgamiento de la subvención, y con carácter plurianual, se hace directamente porque no es posible plantear la concurrencia entre distintos licenciarios. El día que haya más de uno –que esperemos que haya más de uno cuando se saque a concurso–, evidentemente, el gasto previsto pues tendrá que plantearse su concurrencia. Y habrá que ver en qué términos, ¿no?: si es de forma única, si es de forma mancomunada, si es mediante reparto, no lo sé. Estamos hablando de una hipótesis que en este momento ni siquiera se atisba.

Simplemente yo he contado lo que podemos hacer, y es previsión presupuestaria de lo que la Comisión estableció, una previsión muy clara, además, de esa Comisión para dos anualidades. Y esa previsión, que está en la Comisión –hoy extinta, pero que entonces estaba en vigor, mucho anterior a todo esto que le estoy contando de la renovación de la licencia–, pues nos obligaba de alguna manera a consignar, y además no había margen de maniobra. Es decir, el acuerdo, conformado por todos los grupos políticos y todos los que estaban en la Comisión son los que acordaron eso y no hay sino cumplir ese mandato, etcétera. Evidentemente, hay una modificación de la ley y, evidentemente, ha cambiado. Ya no existe esa Comisión que tomaba esas decisiones, y supongo que el Consejo que tiene que constituirse –que yo sepa hasta la fecha no se ha constituido aquí en esta casa, en las Cortes de Castilla y León– pues tendrá que tomar alguna decisión sobre eso. ¿Cuándo? Cuando corresponda, evidentemente, desde el punto de vista temporal. Y este es el marco de debate que yo le puedo explicar respecto a esta cuestión. Así que la no previsión, otra previsión... otra falta de previsión económica obedece a lo que le acabo de decir.

Me he extendido un poco en la explicación de esto porque tiene cierta complejidad y porque he creído que tendrían interés también el resto de procuradores de esta Comisión, ya que no he tenido todavía ocasión de poder explicarlo con cierto detalle. Y me parece que sí que sitúa el debate en los términos actuales. Evidentemente, luego, desde el punto de vista político cada uno puede tener su punto de vista. Yo sigo pensando que la ley que se ha aprobado muy deprisa está generando problemas, está generando... está... va en contra del empleo existente ahora mismo en muchos medios de comunicación, está... parte de unas premisas que creo que no tiene nada que ver. Es simplemente un planteamiento de carácter político que... que abunda en cierta... en la capacidad que tiene el Gobierno o determinado partido político en manipular a los periodistas. Yo creo que le hace un flaco favor a la profesión periodística. Yo creo que los profesionales que hay en Castilla y León tienen acreditada su profesionalidad y honestidad. Y hacer cuestionamientos, incluso ponerlos en el boletín con el rango de ley, en fin, desde el punto de vista político a mí me... me produce un cierto rechazo. Pero bueno, evidentemente, la ley se ha aprobado y la Junta de Castilla y León la va a cumplir, y la va a cumplir en los términos que acabo de decir respecto al tema que nos ocupa en este momento.

Bien, hecho estos cursos, voy a hacer un poco... ir un poquito más deprisa con el fin de poder darles... Pero, bueno, creía que tenía cierto interés el poder aclarar esta... esta cuestión desde ese punto de vista. Ya sé que el espíritu de la ley era otro, pero el juego de la hermenéutica jurídica pues da lugar a todo esto.

Ha hecho luego una serie de consideraciones a propósito de que la política de la Junta de Castilla y León, bueno, pues adolece de un cierto populismo, porque



al final todo es dinero a las empresas. Y yo lo tengo que rechazar. No se lo acepto. No se lo acepto porque no es cierto. La política de la Junta de Castilla y León no va dirigida a las empresas, va dirigida a los usuarios, a los ciudadanos, a las personas. Y voy a intentar aclarárselo.

Por supuesto, no voy a hacer ningún comentario sobre los platos de ducha, que yo creo que han sido objeto ya de debate ayer, aquí, en esta Comisión. Y estoy seguro que la vicepresidenta y consejera de Familia le habrá argumentado de manera prolija que la subvención no es a ninguna empresa, sino que es a usuarios que tienen necesidades desde ese punto de vista. Quien tenga en su familia a personas mayores que atender pues antes o después se habrá enfrentado con esa decisión; una decisión cotidiana, probablemente con poco glamour, pero muy práctica, muy práctica y muy útil. Y que, desde luego, a mí me parece todo un acierto, más allá de que alguien pretenda meterla en un sarcasmo. No me parece que sea el caso. Al fin y al cabo estamos hablando de necesidades de las personas y creo que merece todo el respeto del mundo. Bueno, hay momentos en los que se puede hacer cierta... cierta broma; bueno, pues yo creo que es incluso admisible. Pero de ahí a considerar la medida como inútil, creo que va un abismo. Y no lo es -yo creo que es así-.

Y, entonces, ha empezado a hablar de otras cosas. Ha hablado del peaje en la sombra en... de la autovía de Segovia a Valladolid o de Valladolid a Segovia, como quiera. Peaje en la sombra lo que hace... lo que ha permitido es que desde hace ya muchos años pueda ser utilizada y haya una infraestructura muy importante entre Valladolid y Segovia y además poder enlazar con vías de alta capacidad para ir a la capital de España, desde el punto de vista eso. El Gobierno que había entonces, un Gobierno de Juan Vicente Herrera, tuvo -a mi juicio- la acertada decisión de no imponer un peaje. Hay autovías y autopistas en España de Comunidades Autónomas que sí que han impuesto peajes. Pero yo creo que aquí se hizo lo correcto. Y lo correcto es en un ámbito de colaboración público-privada, sin sombra de mácula desde el punto de vista de la contratación y la adjudicación, se logró construir una autovía que yo creo que presta un enorme servicio y que además vertebraba nuestra región y además en flujos muy importantes precisamente a uno de los principales polos de atracción de España, que es Madrid, y que además es utilizable.

Es cierto que en aquel momento se hizo de manera indiscriminada y creo que se hizo lo correcto; porque, a fin de cuentas, la directiva comunitaria que regula estas cosas dice que no se puede establecer ningún tipo de discriminación. ¿Para quién? Para el titular de la infraestructura. En este caso, el titular es la Junta de Castilla y León. La Junta de Castilla y León, como titular de esa infraestructura, es a quien le corresponde establecer el peaje, en su caso. En este caso, ha sido una bonificación cero, que... denominada "peaje social" o "peaje en la sombra" o "peaje social", como se llama en otros sitios, ha decidido no cobrar e imputarlo al conjunto de los Presupuestos, a los impuestos, en definitiva, de todos, para poder propiciar una herramienta tan importante de conectividad, de comunicación, etcétera, desde el punto de vista de lo que es la Comunidad de Castilla y León.

Le puedo decir que, desde luego, la gente que se mueve en ese corredor está encantada con la decisión. Usted quizá no lo vea así, lo vea como una cuestión populista. No sé si ha llegado decir peronista, pero, vamos, le ha faltado tildarlas de... desde ese punto de vista. Pero, bueno, me ha parecido... digo: lo voy a decir, lo



voy a decir. Permítame la broma también. Y entonces no se ha establecido nada, ni bonificaciones ni nada. Está como está.

Entonces, vamos a las que sí que ha planteado ahora el Gobierno. El Gobierno ahora ha planteado –el Gobierno de Castilla y León– una bonificación en los peajes. El Gobierno de Alfonso Fernández Mañueco, desde que se estableció el peaje en la AP-6 y en la AP-9, y más recientemente en la variante de Alicante, amén de otros rescates que se han hecho en otras autopistas –pues yo qué sé, de Sevilla a Cádiz, en fin; otra... en Cataluña también, otra serie de... de eliminación de peajes–, viene demandando –y yo he tenido ocasión, claro, como consejero de Movilidad– también al Ministerio de Transportes un trato igualitario, ni más acá ni más allá.

Tampoco se trataba de pedir la gratuidad, sino simplemente que se igualaran las bonificaciones. Por ejemplo, de la AP-66 entre León y Campomanes, entre León y Oviedo, o de la misma manera que se hicieran en el resto de autopistas de Castilla y León; porque no deja de ser un lastre y una diferencia de trato, una inequidad territorial que yo creo que hay que intentar resolver. Y lo hemos hecho de forma reiterada, muchísimas veces, en cuantas ocasiones hemos tenido.

Es verdad que desde que está el señor Puente de ministro ha sido difícil la interlocución oficial, no la personal. No hay... no hay... Yo no tengo nada que decir desde ese punto de vista; todo lo contrario. Pero la institucional ha sido realmente imposible.

Desde que se le nombró ministro, el presidente de la Junta le solicitó una entrevista –estoy hablando del año veintitrés, en septiembre–, se reiteró la petición de entrevista para hablar de estas cosas y de otras muchas, evidentemente, en noviembre... en septiembre –perdón– del año veinticuatro, y aquí estamos. No ha tenido todavía un hueco para recibir al presidente de la Junta de Castilla y León, de una Comunidad Autónoma yo creo que importante. Desde el punto de vista de la movilidad y del territorio pues la más grande de Castilla y León, es decir, por donde pasan más autovías, más carreteras del Estado, tiene más kilómetros. Bueno, yo creo que sí que... una cuarta parte de las carreteras del Estado están en Castilla y León. Como para dedicarle un minuto, ¿no?, aunque solo sea por cortesía. Pero la realidad es que no ha sido posible. Y, entonces, como no ha sido posible, ha sido imposible establecer este... este...

Sí fue posible con el presidente del Gobierno, y se lo planteó el presidente de la Junta al presidente del Gobierno, y se quedó en que se hablaría con el ministro del ramo. Y hasta hoy. Eso, desde el punto de vista bilateral.

Y desde el punto de vista colegiado, o institucional, más propiamente dicho, imposible también. Desde que el señor Puente es ministro no ha convocado nunca, nunca, cero veces, la conferencia sectorial. Hay otro Óscar, también vinculado a Castilla y León, que es el ministro de Transformación Digital y Función Pública, que sí que ha convocado la conferencia sectorial y ahí hemos hablado de lo que teníamos que hablar y en no en todo hemos estado de acuerdo –eso es evidente–, pero al menos hemos tenido la oportunidad. Esa es la realidad, esa es la realidad de lo que le estoy contando. Con lo cual, resulta muy difícil, ¿no?, establecer canales de comunicación formal con resultados evidentes cuando tenemos este tipo de situaciones.

La coartada siempre para no convocar la conferencia sectorial –y me anticipo un poco a alguna respuesta a un tema relacionado con el mapa de transportes, que creo que ha planteado la portavoz del Partido Socialista– es que siempre se ha relegado



a cuestiones técnicas y que, por lo tanto, el ámbito de colaboración tenía que ser reuniones bilaterales de director general para abajo, ¿no? Bueno, pues tenemos una diferencia de percepción. Esto que estamos hablando, lo del mapa de transportes, en fin, todas estas cosas para nosotros es una cuestión política y creo que tiene un cariz político clarísimo. Y el hecho de estar discutiéndolo en esta sede tiene todo el sentido, y además acredita el carácter político. Así que degradarlo desde el punto de vista -con todos los respetos, evidentemente, a los informes técnicos- a lo que es el ámbito del informe técnico, primero significa vaciar el ámbito de decisión, y es relegarlo y hurtar a quienes son los actores políticos la capacidad de poder opinar y de, por lo tanto, poder plantear las cuestiones.

Dicho esto, no hemos tenido éxito en la solicitud de que las bonificaciones que hay en la AP-66 -hasta el 60 %, les recuerdo, a partir del quinto viaje- pudieran establecerse tanto para la León-Astorga, por ejemplo -por hablar del mismo ámbito territorial-, o las autopistas que desde Ávila a San... desde Ávila a Villacastín, de Segovia a San Rafael o desde Adanero hasta Villalba, cruzando el túnel del Guadarrama, ¿no? Y como no hemos tenido esa opinión y llevamos ya pues bastante tiempo -no solamente con este ministro, también con los anteriores, pero, bueno, pretendo... prefiero centrarnos en lo que tenemos ahora-, pues el Gobierno de Castilla y León ha decidido, en la medida de lo posible, intentar paliar ese déficit.

Y entonces me dirá usted, y dice: ¿y cómo lo van a hacer, porque hay por ahí algunos comentarios de ilegalidad? Pues lo vamos a hacer como le he dicho al principio: no subvencionando a las empresas, sino subvencionando a los usuarios; otra vez a los usuarios. Antes le hablaba del peaje en la sombra a los usuarios; ahora le hablo de subvencionar a los usuarios. Los usuarios van... (Sí, sí. No, al menos permítame que me explique, porque que me diga que no sin siquiera acabar el razonamiento. ¡Hombre!, usted no... le supongo un avezado parlamentario, al menos escuche lo que le voy a decir, porque tiene todo el sentido).

Los usuarios cuando pasan por las autopistas que son del Estado, donde la Junta no tiene ninguna capacidad de establecer ningún tipo de red... de peaje o de contraprestación -por así decirlo-, pagarán lo que tengan que pagar, lo que haya establecido el Gobierno de la Nación o lo que haya establecido la concesionaria -las concesionarias, en este caso- en todas estas autopistas. Y serán un usuario más que no tendrá ningún tipo de discriminación, ni siquiera por razón de nacionalidad, como dijo por ahí una secretaria general de Transportes en el Congreso de los Diputados. Porque la única discriminación es por nacionalidad, en la que dice la... un reglamento y una directiva europea. Ni siquiera esa, ¿no? Es decir, será un usuario más.

Y lo que va a hacer la Junta de Castilla y León es convocar un procedimiento de concurrencia competitiva, con el límite presupuestario de 10 millones de euros, para que usuarios que tengan determinado perfil -en torno a la recurrencia, en torno al empadronamiento, en torno a determinadas circunstancias objetivas y objetivables- que puedan tener un retorno de eso. Entonces, cuando yo le digo: las ayudas son a los usuarios, es por esto que acabo de decirle.

¿Las empresas? Las empresas van a seguir recibiendo el peaje en los términos que haya autorizado el Ministerio de Transportes -Gobierno de la Nación-, titular de las autopistas. Y la Junta de Castilla y León no va a interferir para nada en ello, porque sería ilegal, evidentemente, establecer un peaje en una infraestructura que no es de nuestra titularidad. Creo que es fácilmente comprensible. Estoy intentando ser lo más didáctico posible.



Bien, entonces, como quiera que eso es así, el dinero va a los usuarios; no va a las empresas, como decía usted. Tampoco iba a las empresas en el caso de... en el caso del peaje en la sombra.

Cuando he hablado también de Buscyl y de que el dinero va a las empresas, claro, la concesión administrativa –y discúlpeme que tenga que volver a reiterarle determinada argumentación de carácter jurídico– tiene una raíz en el ámbito del derecho administrativo. Y es que cuando se hace la concesión... (Sí, sí, ¿qué quiere que le diga? A veces usted nos ilustra con temas médicos, que a mí me gustan mucho y que además yo he tenido... yo he trabajado con ello, ¿no?, y me... y me gusta mucho, la verdad, y me gusta escucharle también desde ese punto de vista, pero...).

EL PRESIDENTE (SEÑOR CASTRO CAÑIBANO):

Vamos a intentar... vamos a intentar de verdad tranquilizarnos. Queda un ratico todavía. Vamos a tener paz y dejemos que se exprese el consejero.

EL CONSEJERO DE MOVILIDAD Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL (SEÑOR SANZ MERINO):

Bueno, bien. Yo comprendo que quiere interpelarme, pero, bueno, me toca a mí el uso de la palabra. Lo siento. Entonces, luego podrá decirme lo que quiera.

Lo que le estoy diciendo es que en el ámbito del Buscyl. Claro, hay 111 empresas que atienden las 235 concesiones que hay en Castilla y León, que son de la titularidad de la Junta de Castilla y León. Cuando una empresa tiene una concesión, tiene un derecho, que es el de explotar en exclusiva, es decir, excluyendo a las demás. Como quiera que eso es así, la relación tiene que ser con esa empresa.

A esa empresa, que en principio lo explota en servicio riesgo y ventura, pues evidentemente tiene derecho a una cosa que en el ámbito de la concesión se llama equilibrio concesional; en el equilibrio, desde el punto de vista de ingresos y gastos. Si gana más y hay líneas que son muy rentables, pues va a su favor; y si gana menos, la Administración, para este caso, pero también para cualquier otro, quiero decir, para cualquier concesión que haga la Administración, y los ayuntamientos de esto saben mucho también en el ámbito del transporte público, pues tiene derecho a que se le restablezca el equilibrio de la concesión.

Cuando usted hace la operación aritmética de 15 millones de viajes entre tanto dinero sale a 3.000.000. Perdónenme, pero está mal hecha. El planteamiento no es ese. El planteamiento es un planteamiento de carácter social y de equilibrio concesional. El 65 % de las concesiones de las que es titular la Junta de Castilla y León son deficitarias, y se pueden tomar dos decisiones: eliminarlas, porque no llegan a cubrir el equilibrio de la concesión; o poner dinero encima de la mesa a quien sea el concesionario –y eso es irrelevante porque eso ha sido objeto de otro momento– con el fin de restablecer el equilibrio de la concesión.

¿Y para qué? Para que el usuario –para que el usuario, y vuelvo a hablar del usuario– tenga derecho a poder utilizar ese servicio público. Pues esa es la decisión que ha tomado el Gobierno Mañueco. La decisión es mantener esos servicios. Se me podrá decir “es que tenía que haber muchos más”. Sí, yo no digo que no. Y hay gente que incluso dice “hombre, tenía que ser como en Madrid o en Barcelona; cada



cuarto de hora". Bueno, no hay... a veces no hay... no hay usuarios para un pueblo como para ponerle el autobús cada cuarto de hora. Para eso se puso el transporte a la demanda. Pero, al final, es en beneficio del usuario, y la empresa lo único que hace es cobrar lo que tiene derecho.

Como quiera que nosotros no estamos por la labor de suprimir servicios, pues al final, claro, la contraparte es la necesidad de poner dinero encima de la mesa para restablecer el equilibrio de la concesión. ¿Con quién? Con los 111 concesionarios que son la contraparte, en este caso, de la Junta de Castilla y León. Es algo tan sencillo como esto. Pero el beneficiario final es el usuario, no el concesionario. El concesionario no cobra nada a la que no tenga derecho.

¿Buscyl? Buscyl lo único que ha hecho es alterar la magnitud económica de la bonificación. Y no hacemos nada que no hagan otras Administraciones, incluso el Ministerio de Transportes. No hacemos nada que no hagan. Es decir, no creo que el conjunto de ayuntamientos, de... incluso el Ministerio de Transportes, de otras Comunidades Autónomas, cuando durante todos estos años han estado bonificando. Y usted, además, ha formado parte de un Gobierno que acordó otorgar no subvenciones, sino restablecer el equilibrio de la concesión mediante la... mediante la sufragación del déficit del transporte, sobre todo en la época de la pandemia, que no había... no había viajeros. (Sí, sí, en los acuerdos estaba usted y a mí no me consta ninguna reserva de que usted no lo hiciera. Pues si era así entonces, será así también ahora, digo yo, en función de lo que es. No creo que sea necesario hacer un análisis ni un razonamiento especialmente difícil, ni ningún escorzo jurídico. Estoy intentando ser lo más dialéctico... lo más didáctico posible y llevar a experiencias cuyas personales lo que es una cuestión bastante evidente, ¿vale?).

Y eso pasa con Buscyl. Y, por lo tanto, decir que los 15 millones de viajeros que se hacen en determinados sitios, normalmente vinculados a grandes ciudades, dividirlos para decir que por... que son tres euros por viajero, me parece que está fuera de lugar.

EL PRESIDENTE (SEÑOR CASTRO CAÑIBANO):

Perdón, consejero, el estar aquí es voluntario, lo digo de verdad. El que... es voluntario. Y se cumple el Reglamento. Yo les pido, por favor, que el que quiera irse se puede ir, sin ningún tipo de problema. Y, por favor, dejemos que se proceda al debate y a la intervención que está haciendo el consejero. Muchas gracias. [Murmullos]. (Es que el Reglamento se cumple, el Reglamento se cumple a rajatabla). Insisto, les recuerdo, señorías, que no es obligatorio estar aquí. O sea, yo le recuerdo... el consejero no tiene límite de tiempo. Él se está explicando a todas las intervenciones y dejemos que se desarrolle el debate con normalidad. Gracias.

EL CONSEJERO DE MOVILIDAD Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL (SEÑOR SANZ MERINO):

Bien. Bueno, se han hecho otra serie de consideraciones sobre el deterioro en carreteras. Si quiere, lo que hacemos, para no monopolizar con usted, como son lugares comunes con... vamos, temas comunes con otras intervenciones sobre el tema de las carreteras, etcétera, pues así. De todas maneras, yo creo que en Valladolid el elenco que hemos presentado de... de intervenciones es un elenco yo creo que interesante, importante, ¿no?



Y el incremento de gasto de la Consejería, bueno, pues aquí se ha... se ha definido como un engaño. Habrá que esperar a ver si se aprueba -lo primero-, y una vez que se apruebe habrá que ver si se ejecuta o no se ejecuta. Pero hablar de basura política populista me parece utilizar adjetivos, bueno, pues de demasiado... en fin -no le creía yo-, de brocha gorda. Pero, bueno, en fin, cada uno tiene... está... está en su derecho de calificarlo como sea, forma parte de su manera de ver las cosas.

Y yo lo único que he intentado es aportar algunos argumentos donde creo que parte de errores de concepto y de carácter además objetivables no forman parte ni siquiera del debate político. Y, por tanto, las consecuencias que ha extraído en gran parte de su intervención, a mi juicio, no son acertadas. Y es lo que le puedo explicar.

Respecto a la Unión del Pueblo Leonés, ¿no? Yo creo que el Presupuesto de la Consejería de Movilidad, bueno, pues es el que es. Aquí se califica de pobre, de insuficiente. Más quisiera yo tener más dinero, ¿no? Pero, bueno, el dinero lo que tiene es una característica: es que no es ilimitado, no es elástico. Entonces, hay una serie de políticas que están priorizadas, que forman parte del programa político, del Programa de investidura del presidente Mañueco, y que estamos intentando llevar a cabo. Y que como quiera que tenemos una... teníamos un esquema parlamentario que ha permitido conformar Gobierno, pues la obligación que tiene el Gobierno es la de intentar ejecutar esas medidas políticas. Qué duda cabe que la gran mayoría de ellas requiere gasto, requiere dinero, ¿no?, y desde ese punto de vista pues hay que hacer el reparto correspondiente.

Mire, yo, 1.154 millones de euros acumulados a lo largo de la legislatura del veintidós al veinticinco, hombre, no me parece una cifra menor. Depende con qué se compare, como todo en esta vida. Si lo comparamos con el Presupuesto del Estado, evidentemente es una cifra menor. Sobre el Presupuesto de inversiones del Ministerio de Transportes es más que el Presupuesto de la Junta de Castilla y León. Pero yo creo que, relativizándolo, es una cifra yo creo que considerable, ¿no?

La prioridad siempre ha sido la conservación, ¿no?, y a partir de ahí, bueno, pues se van haciendo actuaciones en función de las disponibilidades presupuestarias. Pero lo que no vamos a hacer es... y me gustaría además que en el trámite de enmiendas, bueno, pues se especificara. A veces se dice: no, no, hay que quitar... se quitara de Educación o de Sanidad para poder dárselo a Carreteras. Pues ni siquiera yo en ese caso estaría de acuerdo. Yo creo que ahí hay un cierto consenso político que debemos de priorizar. Hay políticas en las que yo creo que tenemos un ámbito de acuerdo, otra cosa es la gestión; pero, desde el punto de vista conceptual, yo creo que tenemos un cierto grado de acuerdo pues prácticamente todos los partidos políticos. Afortunadamente, esto es Castilla y León. Hay otros ámbitos donde, bueno, hay otras dificultades, pero aquí, no. Entonces, desde ese punto de vista yo creo que está planteado en esas maneras.

Ha habido una crítica sobre que se encarga a SOMACYL. Mire, tenemos el 3,5 % del Presupuesto con SOMACYL... de las inversiones, perdón; 3,4, perdón. Ese es el dato. Como quiera que ese es el dato, 3,4 es mucho menos que 96,7... digo, 96,6 perdón. Es menor, es significativamente menor. No le acepto ese planteamiento, que tampoco... que tampoco tiene por qué producirnos ningún tipo de rechazo. No deja de ser un instrumento, es un medio propio del Gobierno de Castilla y León pues como el Ministerio de Transportes tiene a Ineco, y le encarga muchas cosas, o el Ministerio de Agricultura se lo encarga a TRAGSA; también la Junta de



Castilla y León a TRAGSA se lo encarga. Y yo creo que si eso mejora la eficacia, pues a eso estamos dedicados; precisamente a gestionar con eficacia es lo que se nos demanda, y creo que es razonable. Pero, desde el punto de vista, cuantitativo hay lo que hay y lo que hay, y lo que hay es lo que acabo de comentarles, desde ese punto de vista.

Me ha hablado usted de porcentajes de ejecución y ha hecho una crítica feroz desde ese punto de vista. En fin, ignoro cuáles son sus datos. Yo le voy a dar los datos oficiales que tenemos de las liquidaciones de los Presupuestos. Entonces, en el año dos mil veintitrés, porque, claro, esta es una Consejería de nueva creación y el único ejercicio completo, el primer ejercicio completo fue el dos mil veintitrés. Luego ya tenemos veinticuatro, y ahora, pues cuando acabe el veinticinco, habrá que hacer la liquidación.

En el dos mil veintitrés, la ejecución de la Consejería de Movilidad y Transformación Digital fue del 98 %. Por Direcciones Generales le cuento: Carreteras, el 99 %. Lo digo porque en Carreteras se ha fijado especialmente, ¿no?, y no es así. No... no... No digo que no tenga... no quiero decirle que no tiene razón. Simplemente no tiene datos o no tiene los datos adecuados -lo siento-. Es el 99 %. Y la de Transportes, el 99 %. Y la de teleco, bueno, 97 %. Bueno, no está mal. Para lo que se lleva por ahí, pues, en fin, yo creo que es una cifra...

Y el veinticuatro, en el último año también consolidado, ya rendidas las cuentas, la media ha sido en 93 -hemos bajado; ahora explicaré por qué-. Hemos bajado del 99 al 93. La Dirección de Carreteras se ha mantenido en el 99 % y sigue... y sigue allí. La Dirección General de Transportes en el 93 %. Bueno, tiene que ver con algunas periodificaciones de... de fondos europeos. Y la más afectada por este tema de fondos europeos ha sido la Dirección General de Telecomunicaciones, que en el año veinticuatro se ha quedado en el 80 %. Y le voy a explicar por qué. Porque está vinculado a unos fondos atribuidos por el Gobierno, gestionados por el Gobierno central, que venían de Europa, dirigidos a la conectividad en polígonos... en zonas industriales -no en polígonos industriales, zonas industriales-, edificios comunitarios, y... -¡joder!, me he quedado en blanco- bueno, otra... otra línea de acción que en este momento no soy capaz de decir. Se nos asignaron me parece que 14 millones de euros, y después de nutridas convocatorias pues no había público para ello; pero no en Castilla y León, en toda la Comunidad. Baleares, por ejemplo, ni lo sacaron, ni se molestaron. Estaban mal definidas, hubo una modificación del real decreto, y a pesar de la modificación es así.

Y hemos llegado al punto de que en el mes de septiembre -creo recordar-, octubre, el Ministerio de Transformación Digital, estoy hablando en este caso de... en conferencia sectorial además, acordamos que la línea que atendía a esas cuestiones, ante el fracaso en todas las Comunidades Autónomas, no solamente en Castilla y León, había que dedicarla a algo mejor. Y fue... -perdón, fue en el mes de noviembre, no en el mes de septiembre, en el mes de noviembre- y el Gobierno nos planteó dedicarlo a la DANA, al plan de recuperación de la DANA de Valencia; y a todas las Comunidades Autónomas nos pareció una decisión estupenda y en eso estamos.

13,4 millones, por lo tanto, no se han ejecutado por esta circunstancia, porque se han... no eran ejecutables, primero, por la... pues cómo estaban diseñados, y además se decidió, de forma unánime además -yo no... aquí no ha habido ninguna pega-, en devolverlos para que el Ministerio los pudiera reasignar al plan de recuperación. Si



usted me pregunta cuál es la estela de lo que ha pasado, lo ignoro. No le puedo dar esa información porque no dispongo de ello. Pero es lo que ha determinado que se bajara al 80 % y que, por lo tanto, el grado de ejecución del veinticuatro, en vez de ser el 98 –como en el veintitrés–, haya sido del 93. Esta es la explicación. No ha sido ni siquiera por una decisión de la Comunidad Autónoma, que ha puesto de su parte todo lo que podía, ¿vale? Así que esos son los datos. ¿Qué quiere que le diga?

Bueno, yo del plan de carreteras he tenido ocasión de explicarlo. Lo he explicado aquí en comparecencia, que todas las Administraciones han optado por estrategias que no van con el detalle que luego genera, efectivamente, insatisfacción. Nosotros estamos trabajando en ello. Hay un contrato menor contratado para hacer la estrategia que... que yo no sé si está ya ultimado. Yo creo que está en ejecución y no le quedará demasiado tiempo para ser entregado y que forme parte de lo que en su futuro va a ser la estrategia de infraestructuras, que además tiene que estar conectada con otros ámbitos interdisciplinares, ¿no? Por ejemplo, todo el tema de digitalización de las carreteras –yo les he dado un ramillete de decisiones al respecto–, señalización inteligente. En fin, hay que contemplarlo como un todo.

La carretera ya no es solamente un elemento que soporte el tráfico, ¿no? La carretera da información y necesita información a la hora de hacer la explotación. En vialidad invernal, sin ninguna duda, es el momento crítico por excelencia y cuando se pone en estrés, por así decirlo. Pero hay otros ámbitos, pues cuando hay un accidente, cuando hay un corte de tráfico, que hay que explotar. Y no siempre podemos depender –o debemos depender– de lo que es el acudir presencialmente, sino que hay mecanismos del internet de las cosas que nos permiten ayudar a esta explotación. Yo he citado algunos relacionados con el Territorio Rural Inteligente y la cantidad de operativas de carácter tecnológico que nos están ayudando mucho a poder explotar.

El gemelo digital al final lo que va a hacer es reproducir virtualmente la red de carreteras, 11.500... 11.500 kilómetros de la red. Pues, claro, es una red... ¿Cómo no vamos a estar los primeros en líneas deterioradas? Y el Ministerio de Transportes también, si tiene el 25 % de sus carreteras en Castilla y León.

Los datos que ustedes han manejado –que vienen de un organismo ajeno e independiente– sobre necesidades, evidentemente, son datos preocupantes; pero son preocupantes para todas las Administraciones, porque esos datos no son de la Junta de Castilla y León en exclusiva ni de la Red de Carreteras de la Junta de Castilla y León. Y ese es otro error de partida que lleva en sus consecuencias a que sea también unas consecuencias erróneas.

Ahora, cuando se habla del 57 % de las carreteras, de todas las carreteras que hay en Castilla y León, en 94.000 kilómetros cuadrados, como usted puede comprender pues hay tajo, ¿no? ¿Y cómo no va a ser la Comunidad que más carreteras tiene deterioradas si somos la que más territorio tenemos? Sin duda, La Rioja tiene muchísimo menos. Pero es una cuestión que yo creo que se le alcanza a cualquiera, ¿no? Es decir, es pura relación entre el marco territorial y la dimensión de la red de carreteras. Yo creo que se explica por sí misma, ¿no? Así que, desde ese punto de vista, creo que hay que aclararlo, ¿no?

Me ha hablado de la autovía León-Bragança. Bueno, nosotros... yo creo que el director general –que está por aquí– estuvo explicando en su momento que nosotros, en este momento, autovías, pues no tenemos planteamientos de ese tipo y mucho menos en actuaciones que desde el punto de vista técnico tienen dificultades, ¿no?



Lo que sí que quiero decirles que desde el punto de vista de lo que es la inversión en León –que era algo que usted se quejaba–, yo creo que tiene unas magnitudes realmente importantes, ¿no?, en lo que es la legislatura. Yo estoy hablando –en carreteras– de más de 66 millones de euros en lo que es la legislatura. Y 66 millones de euros no es una magnitud pequeña precisamente, ¿no?, sino que, efectivamente, León es una provincia grande y tiene que tener una... una atención, como lo tiene Burgos también. Y las provincias que tienen menor superficie, evidentemente, tienen menos inversión. Pero eso también tiene que ver con el marco territorial y con lo que es la superficie, desde ese punto de vista, ¿no?

Me decía: bueno, la León-Bragança, que qué pasa con ella. Pues en la León-Bragança hemos hecho un montón de actuaciones. Usted es alcaldesa de Santa María del Páramo y ahí hemos hecho actuaciones en el trayecto. Sí, sí, se lo voy a explicar, por si hay alguna duda. Y así, de paso, pues que lo tengan también... sepan y conozcan el resto de procuradores cuáles son estas actuaciones, desde hace tiempo ya.

Por ejemplo, la León-Bragança en realidad es... la llaman la autovía de las Rías Bajas y tal, pero, vamos, se alinea en torno a la CL-622, básicamente. Bueno, pues en Ribaseca hemos finalizado, en junio del veinticinco, una intersección que era muy peligrosa, muy complicada. (Sí, sí, en junio del veinticinco; no estoy hablando hace mucho tiempo. Ya, ya, pero el que se haya hecho hace tiempo no significa que no se haya hecho. Se ha hecho y ahora mismo está conservada adecuadamente). O el refuerzo entre Ribaseca y Santa María del Páramo –3,6 millones de euros–.

El tramo Santa entre Santa María del Páramo y La Bañeza, bueno, pues está redactado el proyecto y está pendiente de incluir en programación presupuestaria. Pero, claro, hay muchas otras que usted me ha señalado de diferentes provincias que habrá que intentar acomodar. No tenemos dinero para todo, en ese sentido, ¿no?

En la León 110, que forma parte de... entre La Bañeza y el límite de la provincia de Zamora, que es el que da continuidad a todo este corredor, está en fase de supervisión el proyecto. Tenemos un presupuesto, *a priori*, de 2,6 millones de euros, ¿no? Y, bueno, pues entrará en la previsión presupuestaria yo creo que hacia el veintiocho tendrá que entrar, entre el veintisiete y el veintiocho, pero tenemos ya en fase de supervisión el proyecto. No hemos estado parados.

Y luego en la Zamora 110, que es la que termina la... entre el límite de la provincia de León y Camarzana de Tera, también tienen redactado el proyecto con 4,4 millones de euros. Y antes del dos mil veintiocho tenemos prevista su licitación.

Pero todo esto, al final, tiene un problema de origen-destino –de destino, sobre todo–, que es el paso por Rihonor –usted lo ha citado también–. Y el paso por Rihonor requiere una infraestructura que es de carácter internacional y que le pasa exactamente igual al puente de Masueco. Y como es de carácter internacional pues tiene que abordar quien le lleva las relaciones internacionales en este país, que es el Ministerio de Transportes, el Gobierno de la Nación. Y el Gobierno de la Nación no se llama andana.

Usted dice que en Portugal han conseguido fondos europeos. Ya me hubiera gustado a mí tener fondos europeos; a mí y a mis antecesores tener fondos europeos de estos, del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, para poder dedicarle pues eso, actuaciones en carreteras. Pero el Gobierno de la Nación decidió priorizar los corredores ferroviarios. Eso es real, no es figurado. Se están aplicando a líneas de



alta velocidad, a otra serie de conexiones ferroviarias. Y a carreteras, nada, unas travesías, que es lo que nos ha quedado por ahí, unas pequeñas humanizaciones de travesías que en el año dos mil veinticinco representan 8,6 millones de euros en el conjunto del Presupuesto de la Consejería, por ejemplo, ¿no?

El Gobierno de Portugal, ¿no?, tomó otra decisión. Dijo: no, a mí me interesan las carreteras. Y además lo hizo otorgando a la Cámara de Bragança, en este caso al Ayuntamiento de Bragança -para entendernos- un dinero para que lo ejecutara. Tiene que acabarlo en el año veintiséis. Esperemos que lo pueda hacer, esperemos que lo pueda hacer. Pero la Cámara de Bragança no tiene previsto tampoco la variante de Rihonor. Lo tienen que hacer entre el Gobierno portugués y entre el Gobierno español.

¿La Junta de Castilla y León está cruzada de brazos? En absoluto. Hemos tenido reuniones con los técnicos también de la Cámara de Bragança para ver el punto de... para estudiar por dónde hay que hacer esa circunvalación y explicárselo al Ministerio de transporte de infraestructuras portugués y al Ministerio de Transportes español. Y así lo hemos hecho.

Entonces, hasta que eso no se pueda resolver, el resto de conexiones pues las seguiremos haciendo. Está en el Plan de La Raya y seguro que se va a ejecutar. Yo he citado dos actuaciones en Zamora, concretamente, que forman parte del Plan de La Raya, en el Proyecto de Presupuestos. Y que... y desde luego esto habrá que hacerlo, pero habrá que hacerlo de manera rigurosa, es decir, cuando tengamos ya trabado todo esto. Y es verdad que en ninguna conferencia hispanolusa, en ninguna cumbre, pues, a pesar de proponerlo, han tenido la delicadeza siquiera de tratarlo, ¿no?, siquiera de tratarlo. El Gobierno portugués sí que nos apoyó en la última y no hubo manera. Luego ya no pasó el corte por parte del Gobierno español. Pues no tendrá mucho interés. Pero nosotros vamos a seguir vindicando y reivindicando esta actuación porque creemos... estoy de acuerdo con usted que hay que hacerlo.

¿Que sea una autovía? Bueno, pues ahí habrá que ver el tema de las IMD, etcétera. Yo ya digo que, a corto plazo -y lo tengo que decir con claridad-, nos planteamos mejor la mejora, porque es algo más fácil de realizar, y ya veremos con el tiempo -siempre se pueden hacer desdoblamientos-. Creo que el arreglar la carretera estaría bien. Y ya le he contado que tenemos actuaciones, que se las he relatado con cantidades, desde ese punto de vista.

En la carretera CL-510, hasta donde yo sé, el compromiso de legislatura era hacer los proyectos entre Salamanca y la urbanización Los Cisnes -creo que se llama-, en Santa Marta de Tormes. Y, efectivamente, está en supervisión ese proyecto; está en supervisión y, por lo tanto, vamos a cumplir el compromiso de legislatura.

La variante de Calvarrasa, bueno, pues en el período de información pública ahí se han planteado una serie de cosas que el Ayuntamiento de Calvarrasa pues no acaba de tener claro, ¿no? -en la variante quiero decir-, y que tenemos que estudiar con más claridad antes de tomar la decisión completa. Y luego quedaría ya el último tramo entre Calvarrasa, la salida de la variante de Calvarrasa hasta Alba de Tormes, ¿no?, hasta... hasta el inicio del puente. Ya veríamos a ver el puente. Y, claro, hay que darle continuidad. Está haciéndose también el proyecto.

Y respecto al puente antiguo de Alba de Tormes, en los Presupuestos está una actuación de refuerzo del propio puente, que después de la inspección que se hizo hace un par de años o tres no hay ningún problema, pero creemos que tenemos que desde el punto de vista técnico, para que no haya un deterioro futuro, poder actuar. Así que se va a actuar en esa carretera y, por lo tanto, también esa actuación.



Y eso es lo que le puedo decir. Creo que estamos pendientes. Pero, evidentemente, ante el volumen de infraestructuras y los Presupuestos que tenemos, tenemos que priorizar –es una decisión política– y elegir. Y hemos elegido en los términos que le he explicado.

El puente de Villafer, pues en principio tenía una... un tipo de licitación, un coste, y se quedó desierto. Y no solo eso, sino que, además, con los... con las entidades locales afectadas –básicamente con una que no me acuerdo ahora del nombre, perdón– se ha mantenido conversaciones y se ha decidido hacer determinadas cosas que nos han pedido. Eso ha incrementado el precio del puente y, lógicamente, hemos tenido que actualizar el proyecto; y ese proyecto es el que va a salir a licitación y que, desde ese punto de vista, pues se va a actuar. Está en el Presupuesto. De hecho, yo creo vamos a hacer licitación anticipada antes de que se apruebe el Presupuesto del veintiséis. Quiero decir que, en caso incluso de prórroga presupuestaria, sería una de las actuaciones. Y es lo que le puedo decir. Estamos hablando del Presupuesto del veintiséis, pues ahí le tiene. Y lo vamos a hacer de esa manera que acabo de decir, ¿vale?

Hay otras actuaciones. Usted dice que ve insuficiente determinadas carreteras, como la Zamora 321, la carretera de Puente Pino. Pues yo creo que... que por fin hemos podido meterlo en programación y que lo vamos a hacer. O sea, que desde ese punto de vista... o la carretera de Riego, quiero decir. Pues está en el Proyecto de Presupuestos. Está en su mano apoyarlo, quiero decir, apoyar eso.

¿Nos faltan otras? Claro, como todos los años. Lo único que hay que ir haciendo la programación presupuestaria. Pero eso le pasa a esta Administración y a todas las demás. Usted es alcaldesa, no creo que sea capaz de en un Presupuesto atender a todas las necesidades de sus vecinos. Tendrá que ir eligiendo, pero... ¿lo tiene todo? Pues eso. Pues... pues entonces hay que... entonces, nada, al libro de los récords, ¿no? Bueno, creo que es una broma por su parte, porque eso es imposible atenderlo todo, quiero decir.

La carretera de Gradefes pues está el primer tramo; el primer tramo entre Casasola y... –no me acuerdo ahora cuál es el otro, perdón–. Y ese está en el Presupuesto y lo vamos a plantear. Está presentado el proyecto y lo vamos a hacer. El segundo tramo, desde... hasta el puente del río Esla pues depende de un acuerdo con la diputación provincial. Su grupo político creo que tiene labores de Gobierno allí. No sé, pues échenos una mano, porque es que está... está dura la cosa. No hay manera de llegar a un acuerdo. Y como no hay manera de llegar a un acuerdo, tenemos bloqueado ese tramo. Tenemos el proyecto, pero tenemos bloqueado ese tramo. Sin embargo, el paso subterráneo sí que le pudimos hacer. O sea, que no hay ningún problema en ese sentido. Así que vamos a actuar donde no tenemos ninguna dificultad, que es en el primer tramo entre Casasola y... –joder, no me acuerdo del pueblo; en fin, me acordaré más adelante, ¿vale?–.

Y las bonificaciones de la AP-66. ¿Que qué va a hacer la Junta de Castilla y León? Lo que está haciendo: buscar aliados y acompañar a todas las Administraciones homólogas para poder lograr que se ejecute la carta de emplazamiento y el requerimiento que ha hecho la Unión Europea, que ha emplazado al Gobierno actual, al actual, independientemente de que haya habido otros antes; al actual le ha emplazado a que declare la nulidad en la prórroga. La nulidad en la prórroga pues porque se vulneraron las normas de contratación de la Unión Europea y no hubo libre competencia.



Bueno, pues a cada uno nos toca vivir los tiempos que nos toca vivir y a nosotros nos toca vivir esto. ¿Estamos de acuerdo? Sí. Además lo propusieron ustedes en una proposición no de ley –no sé si fue en abril del año dos mil veinticuatro– y nos instaron a todos los grupos de la Cámara a que les acompañáramos en la petición, antes incluso de esta carta de emplazamiento, para que se bonificara al 100 % el paso entre León y Campomanes. Es así, ¿no? Pues ahora ya no es solamente su moción, que era una declaración política y que apoyaron por unanimidad todos los grupos, todos los que estamos aquí, todos, absolutamente, por unanimidad. Hay un acuerdo sobre eso y creo que debemos hacer honor a ese acuerdo, y es el que está ejecutando la Junta de Castilla y León.

Pero es verdad que tenemos ahora una palanca de apoyo, que es una decisión vinculante por parte de la Unión Europea, la Comisión Europea, para el Gobierno de España, a quien ha emplazado para que explique cómo lo va a hacer. El Gobierno de España, bueno, pues no conocemos muy bien los términos, a pesar de haberle pedido el expediente; no solo la Junta de Castilla y León, el Gobierno del Principado y la *Xunta* de Galicia. Los tres hemos pedido el expediente porque creo que tenemos no sé si un interés legítimo, pero, desde luego, una incumbencia legítima para ello, ¿no? Le hemos pedido el expediente. ¿Para qué? Para poder articular acciones posteriores.

¿El Principado de Asturias ha empezado a caminar sobre el tema de la revisión de oficio? Pues permítame que me diga, porque se lo he dicho también al consejero de Asturias: nos parece muy bien y habrá que ver, desde el punto de vista jurídico, si eso es posible pedir la revisión de oficio de una decisión de prórroga pues de hace ya bastantes años. Pero la realidad es que hay una pendencia judicial en la Unión Europea, que además ha sido explicitada por el propio ministro y por la secretaria general de Transportes en el Congreso de los Diputados, donde ha dicho que, probablemente, esto acabe en el Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Se ha dicho así. Pues esa pendencia judicial va a absorber cualquier iniciativa de carácter judicial que se quiere hacer a nivel nacional. Es real porque el objeto procesal es el mismo, pero en este caso es por vulneración de normas comunitarias. Disculpe este escorzo jurídico, pero es así. Me consta que usted está versada en esta cuestión, así que se lo explico en esos términos.

¿Y qué estamos haciendo? Pues trabajar coordinadamente la Comunidad de Galicia, el Principado de Asturias y la Comunidad de Castilla y León. Y la Junta de Castilla y León lo que está haciendo es ejecutar una propuesta que está aprobada por unanimidad en el Parlamento de Castilla y León. Eso es lo que estamos haciendo, que creo que es lo que tenemos que hacer. Se lo digo con esa tranquilidad.

Si lo que me plantea es que eso era una decisión de un Gobierno del Partido Popular. Bueno, pues como en la AP-6, en la AP-51 y en la AP-61 fue un Gobierno de Rodríguez Zapatero el que alargó esas concesiones hasta el año dos mil veintinueve. Y luego el propio Pedro Sánchez –un Gobierno actual– lo ha alargado hasta el dos mil veintinueve. Nadie habla de ello, pero hay decisiones al respecto. ¿En función de qué? De vulneraciones también. Así que aquí todo el mundo es bueno. Si nos ponemos a sacar faltas, fíjese dónde acabamos.

Y nada más. No sé si había alguna cosa más, y si se me ha olvidado, pues ya eso.



Vox. Bueno, usted ha hablado del deterioro. He explicado anteriormente que creo que hay un error de partida, y es que imputan a la Junta de Castilla y León el conjunto de los deterioros que hay en la Comunidad más amplia de toda España, con más superficie. Y no, no, están... las cifras que usted ha dicho es para el conjunto de las Administraciones públicas, así que cada uno tiene su cuota aparte. La Junta de Castilla y León pues tendrá lo que tenga, por eso dedicamos tanto dinero a conservación pese a la crítica que hacía anteriormente el propio señor Igea, pero, desde ese punto de vista, esto es así. Y luego habrá que repartir. Como quiera que el 25 % de las carreteras nacionales pasan por Castilla y León pues le corresponderá al Ministerio de Transportes. Entonces, pues nada, le invito a que... a quien tiene línea directa con ese... con el Gobierno de la Nación pues le traslade esa queja, que yo comparto con usted desde ese punto de vista; los demás estamos intentando, desde ese punto de vista. A ver.

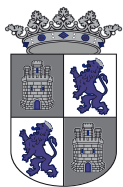
Luego me ha hecho una cita de un rosario de carreteras que, sinceramente, no he entendido. Es decir, parecía una letanía. Yo digo: pues ahora dirá *ora pro nobis* -con perdón, no quiero faltar a nadie-. Pero, de carreteras, sin explicar realmente qué es lo que pasaba, qué problema tenían, con lo cual, pues lo mismo en vez de decir ese rosario de carreteras, que otras que yo le puedo decir donde sí que estamos actuando. Lo vamos a dejar ahí. Y yo creo que estoy explicando con claridad cuál es la programación, ¿no?, en ese sentido.

Desde el punto de vista de la seguridad vial me dice que hemos renunciado a la seguridad vial. Pues, hombre, para habernos dado el premio más prestigioso en este tema, que es el premio "Ponle freno" de Antena 3 y de AXA, en fin, ahí hay una cierta contradicción, ¿no? Yo no estoy cuestionando ni mucho menos, señora Suárez, sus fuentes, su capacidad, etcétera, pero, en fin, este tiene cierta seriedad, el premio en cuestión. Y fue entregado a la Consejería de Movilidad y Transformación Digital pues en el Senado, que es donde lo hacen esto. Y, en fin, es un premio a la seguridad vial. ¿A quién? A la Administración titular de las carreteras. Ahí lo dejo. No quiero tampoco extraer más consecuencias porque creo que se argumenta por sí mismo, ¿no?

Respecto a la insuficiencia de la ejecución del Presupuesto en carreteras me remito a lo que acabo de explicar: estamos hablando del 99 % de la ejecución del Presupuesto. Pues, hombre, me puede decir: no, pero ha faltado un 1 %. Hombre, en fin, yo creo que un Presupuesto, cuando ya es el supuesto de hecho, está en el 99 %, parece una manera razonable de hacer las cosas, y yo creo que no solo razonable, sino excelente, tanto de la Dirección General de Carreteras como el resto de centros directivos de la Consejería de Movilidad. Y quiero aprovechar la ocasión que usted me ha brindado haciendo este cuestionamiento y felicitando a los responsables de estos centros directivos: a los directores generales, viceconsejero, etcétera, que están gestionando esto y que tienen un grado de ejecución yo creo que excelente, desde ese punto de vista.

Del plan de carreteras ya he explicado anteriormente en qué estado está y en qué estamos trabajando.

Habla usted de que la implantación de Buscyl ha sido un caos. Pues un proyecto de esta magnitud, que se ha implantado en un mes y que a tres meses vista tenemos 500.000 usuarios con la tarjeta entregada, en fin, yo creo que la magnitud de la cifra explica por sí solo que no es lo que dice usted. Es más bien un éxito. ¿Que eso significa que haya incidencias? Pues claro que es un éxito el que haya incidencias. ¿Por qué? Porque se está utilizando. Si no se utilizara no habría ninguna



incidencia y, por lo tanto, sería un fracaso. Pero yo creo que hemos acertado, hemos dado con la tecla en el sentido de que ha subido la utilización. Y muchísima gente que no conocía este servicio público, que se desplazaba en vehículo particular, se ha acercado a través de la gratuidad del transporte y ha decidido quedarse. Y hemos tenido que adaptar la demanda y la oferta en función de esta situación.

Por cierto, hablando del tema de reservas –que estos días ha creado alguna polémica–, hay sistema de reservas en Segovia, en Ávila, en Salamanca, en Zamora, en Valladolid, en varias provincias, ¿no? Hay... efectivamente, ha habido un problema con la página web de una línea y con el resto no ha habido ningún problema. Y yo le estoy citando un rosario de empresas que están poniendo la reserva, etcétera.

Y, sinceramente, el problema que ha habido en la línea Zamora-Salamanca –exclusivamente allí– tiene que ver con las reservas, pero no con que nadie se quede en tierra. Los autobuses han seguido funcionando y han seguido subiendo la gente. Ha seguido habiendo los refuerzos que eran necesarios y, por lo tanto, se está atendiendo. Le niego la mayor. No... Tiene una imagen que creo que tiene más que ver con las redes sociales y que tiene poco que ver con la realidad. Le estoy dando datos concretos de cuál es la situación y, por lo tanto, no puedo aceptar ese planteamiento.

Y, bueno, pues las incidencias que ha habido las hemos ido resolviendo sobre la marcha en función pues lo que hace cualquiera que pone en marcha un proyecto: tiene que ir haciendo ajustes, porque este era un territorio ignoto. Le puedo decir que, a día de hoy, sabemos mucho más que lo que sabíamos el uno de septiembre, que eran previsiones e hipótesis. Si hemos sido capaz de absorber hasta llegar a 1.100.000 viajes, hasta finales de octubre, en fin, es una magnitud también digna de ser subrayada, ¿no? Quizá a usted le parezca poco, pero es que me parece que es una cifra realmente significativa, ¿no?

Y eso de que ha habido muchas entidades quejándose, pues, sinceramente, no. No sé en qué momento alguien me ha comentado –no sé si se ha dicho aquí– que había habido una entidad de defensa de los consumidores que había hecho una queja y tal. Es una queja errónea. Me consta además que la empresa afectada –es una empresa de aquí, de Valladolid– pues ha reconvenido y no sé si finalmente entablará algún tipo de acción judicial. Porque estaba reconvieniendo para que se devolvieran billetes del mes de septiembre, cuando en la línea donde pretendía hacer ese... esa demanda, esta entidad defensora de consumidores, ha sido a partir del día treinta de septiembre cuando ha empezado a operar Buscyl. Eso significa que del día uno al veintinueve, pues no estaba implantado, y al no estar implantado no hay nada que devolver.

Por cierto, durante ese tiempo se han mantenido todas las bonificaciones que había anteriormente; es decir, nadie ha tenido una situación peor que la que ha tenido durante todo este tiempo, durante todo el año dos mil veinticinco y también durante el año dos mil veinticuatro, con bonos bonificados a la mitad a pesar de no ser beneficiarios de los... de las subvenciones del Ministerio de Transportes. Y lo hemos hecho, además, a través de una medida que yo... que estamos muy satisfechos por el grado de aceptación de los ciudadanos, de los usuarios de nuevo, y porque, además, está aliviando la caja de la familia, está suponiendo un ahorro a la familia, está retirando vehículos particulares –lo estamos observando al haber una subida de los usuarios– y, además, está contribuyendo, por lo tanto, a la sostenibilidad. Yo creo que, desde ese



punto de vista, es una medida pionera además y una referencia a nivel nacional, que está siendo observada por muchos, como lo fue el transporte a la demanda.

Mire, Buscyl no es sino la consecuencia lógica de toda la política de subvenciones que está trayendo la Junta de Castilla y León en materia de transporte público. No solamente este, también en materia de otros transportes, como puede ser el transporte ferroviario.

Empezamos con el transporte a la demanda, luego el bono rural gratuito a la demanda, la bonificación del 25 % o del 50 % en los trenes de media distancia, que también he hecho referencia y que se mantienen, y hemos llegado a la gratuidad; y además lo hacemos de una manera pues que es muy distinta -lo he dicho en la intervención- a como lo hacen otras Administraciones, singularmente el Gobierno: sin sujetarlo a plazo, sin franjas de edad y además con vocación de continuidad. Pues más seguridad no podemos dar a los usuarios, y yo creo que lo estarán valorando también.

Estaciones de autobuses. Evidentemente, en Aranda hay un problema y hemos reconvenido al concesionario para que no solamente atienda las quejas y los problemas que hay; hemos reconvenido también al ayuntamiento para que ponga vigilancia y que la policía municipal preste vigilancia porque es un problema de vandalización, y la vandalización se produce cuando está cubierto y no está conveniente. Y la Junta de Castilla y León pues, de momento, que yo sepa, aunque está previsto, no tiene competencias en materia de fuerzas de seguridad. Como quiera que Policía Local y Policía Nacional se lo hemos trasladado para que lo cuiden. Y, en todo caso, hemos requerido a la empresa para que haga un proyecto de mejora de la situación que usted comentaba.

La de Zamora ya he explicado que mañana sube a la plataforma de contratación la redacción de proyecto. Y la de Segovia pues iba a decir que me sorprende; no me sorprende porque yo sé que usted conoce Segovia de manera limitada. Entonces, quizá no sepa que hay un protocolo firmado entre el Ayuntamiento de Segovia y la Consejería de Movilidad, que determina que la Junta hará la estación de autobuses cuando el ayuntamiento le ponga a su disposición la finca y que será el ayuntamiento quien decida dónde. Siendo esto así, si no sé... si en esa ecuación no entra uno de los factores, que es el del ayuntamiento, pues, evidentemente, la Consejería de Movilidad no puede caminar. ¿Y qué quiere, que presupuestemos algo que no tiene todavía asentamiento?

De todas maneras, tengo la impresión -por la información que tenemos del ayuntamiento- de que en lo que es el ámbito de ordenación del velódromo, que es donde quiere ubicar, por lo visto, el ayuntamiento, con acuerdo ahora ya de todas las fuerzas políticas del ayuntamiento, la estación de autobuses, parece ser que en el proceso concursal que está abierto alrededor de toda esta situación ciertamente compleja, sí que puede haber una ventana de oportunidad que provoque una cesión o una compra, o una obtención, en definitiva, del solar donde pudiera ir. En el momento que esté y que el ayuntamiento, cumpliendo ese protocolo, nos ponga a disposición de la Junta de Castilla y León, de la Consejería de Movilidad, ese solar, pues en ese momento nos pondremos en marcha, haremos el proyecto, exactamente igual que con Zamora.

Con Zamora hemos tenido una reunión y ya estamos tramitando la recuperación de la posesión, que estaba en manos del Ayuntamiento de Zamora. Al ayuntamiento le hemos requerido que nos entregue la posición... la posesión y que lo vamos a explotar



además directamente. Y lo que vamos a hacer es encargar el proyecto para poder remodelar la estación de Zamora, para poder arreglarla. ¿Cuándo? Cuando lo tenemos en nuestra mano. Si no está en nuestra disposición, pues no hay manera de hacerlo.

Respecto a los peajes, ya he explicado antes cuál ha sido la decisión y en qué términos lo hemos planteado, y, por lo tanto, pues me remito a esa situación. En aquel momento no... estábamos todavía en otro discurso, que era el de reivindicación, y, bueno, pues visto que no hay ninguna decisión, que no hay aprobación de Presupuestos, que, por lo tanto, no hay ningún movimiento en pro de conseguir una bonificación similar a la de la AP-66, pues se ha tomado otra decisión, y es la de bonificar los peajes a los usuarios y en los términos que he explicado: razonablemente y con el límite presupuestario que está en el Proyecto de Presupuestos (si es que se aprueba, claro; si no se aprueba, pues habrá que ver).

Respecto al delegado del Corredor Atlántico y Redes Complementarias –como he tenido ocasión de explicar en privado, ahora aprovecho para decirlo en público–, pues lleva de baja desde verano, desde el mes de julio; baja médica, ha tenido una intervención quirúrgica importante y está de baja médica. Y, por lo tanto, pues no está por aquí ni ha podido comparecer por razones de carácter médico; ni más acá, ni más allá, desde ese punto de vista. Ahora pedir... (Sí, sí, está de baja. Vamos, quiero decir, ha tenido una intervención... Y yo tampoco voy a... aprovecho para desearle su pronta mejoría y sé que está evolucionando razonablemente bien, pero es así. Ha sido una intervención importante, no sido una intervención menor, precisamente, ¿no?).

Ha aprovechado usted para reconvenir a la Consejería y a la Junta de Castilla y León que qué estamos haciendo con el Corredor Atlántico. Pues lo que estamos haciendo es pedir al Gobierno que tenga un plan director, que haga algo. Que es que a mí, la señora Pelegrina, creo que en el mes de marzo me dijo que un día de abril iba a presentarse el Plan Director del Corredor Atlántico, y yo sigo aquí esperando –esperándote, ministro–. Y no. No, no, no. No. Pues a seguir Y como tampoco nos recibe ni tampoco hay manera de coincidir con él en el ámbito institucional de la conferencia sectorial, pues no lo pone fácil, ¿qué quiere que le diga?

Ahora, que de ahí usted pueda sacar y decir “no, pues la culpa es de la Junta de Castilla y León”, pues me temo que no, porque es que a quien le encomienda el desarrollo de las redes de carácter ferroviario, también de carácter... de carreteras, marítimas –que también hay–, que están vinculadas al Corredor Atlántico, es a los Gobiernos de las naciones. Nosotros tenemos muy buena relación con el Gobierno portugués, que está muy comprometido en este tema, y, sin embargo, no tenemos ninguna relación con eso.

En otras regiones sí que se ha presentado el Plan Director: por ejemplo, en Asturias; por ejemplo, en Galicia; por ejemplo, en Andalucía; en Castilla y León, no. Por cierto, aunque se ha presentado, también hay quejas sobre el grado de ejecución. En fin. Así que, desde ese punto de vista, lo siento, no tenemos nada que ver. Como no tenemos nada que ver con el tema de la cobertura.

En el año veintiuno fue el último año que nos permitió el Ministerio de Transformación Digital aportar dinero, por lo tanto, participar e impulsar lo que es la cobertura de fibra óptica y de... bueno, de fibra óptica exclusivamente, fija, además, en ese sentido. Y, desde entonces, coincidiendo con la llegada de fondos europeos muy cuantiosos, que además sí que se han notado en Castilla y León, pero que no han



logrado que cambiáramos de posición en ese *ranking*, ¿no?, seguimos siendo la última en 5G –exclusivamente competencia del Estado, del Ministerio de Transformación Digital– y los antepenúltimos en... –perdón– penúltimos en 5G y antepenúltimos en fibra óptica, y a pesar de que sí que se ha avanzado –yo no puedo decir que no se haya avanzado; evidentemente, es así–.

Claro, usted ha dado un dato: 5.000 viviendas en Segovia todavía sin ello. Pues es verdad. Habrá que... tendrá que mejorarlo el Ministerio. Y yo creo que las redes... las empresas que están tendiendo redes neutras están complementándolo muy bien, desde ese punto de vista. Y, además, en el caso de Segovia, lo están minorando de manera esencial desde el punto de vista de la fibra óptica. No en vano es la segunda provincia con mejor cobertura de fibra óptica después de Valladolid. Entonces, claro, dicho el dato así aislado pues parece que es que está todo el mundo sin... No, es al revés. Hay... en León, por ejemplo –lo ha dicho la representante de la UPL–, sin duda hay muchos menos problemas; o en Salamanca. Y, desde ese punto de vista, estamos colaborando todo lo que podemos. Pero no nos dejan, en ese sentido.

¿Qué vamos a hacer? Hemos decidido cambiar la reivindicación en blanco por una reivindicación asentada en la realidad. Y yo creo que antes de que acabe el año tendremos un estudio con mediciones en cada... en cada municipio, en cada sitio, donde se dan problemas de este tipo. Y lo que vamos a hacer es, previo... previa consideración por la Mesa de las Telecomunicaciones, donde están todos los actores que hay en Castilla y León sobre el particular, enviárselo al Ministerio diciéndole: en tal municipio pasa esto, y, por lo tanto, hay que actuar. Es decir, no una reivindicación en blanco, sino una reivindicación asentada en la realidad, proponiendo incluso soluciones concretas. Se podría resolver de esta manera. Mira, hasta vamos a ofrecer dinero, aunque sabemos que nos lo van a rechazar, pero lo vamos a ofrecer. ¿No lo hemos presupuestado? No, porque no lo sabemos. Lo normal es que nos digan que no; pero, bueno, que tampoco quede. Es tan importante –y coincido con usted en eso– este tema que yo creo que incluso el hacer un esfuerzo económico para lograr desaparecer de ese *ranking* nefasto estaría... sería una política que yo creo que todo el mundo seríamos capaces de... de asumir, ¿no?

Bueno, luego la consideración ya más... más general que ha hecho de un panorama sobre la Comunidad de Castilla y León, que está... es lo peor de todo, aquí no se avanza, etcétera, pues ¿qué quiere que le diga? Pues tendrán su cuota aparte cuando han estado en el Gobierno con nosotros. Y tendrán, desde ese punto de vista, la parte alícuota de ese fracaso.

Como no lo comparto, sino que creo que es al revés, les otorgo –con generosidad– esa... esa parte de este éxito, pero solamente esa parte. Y les reprocho y les demando que no hicieran honor a sus compromisos en el Debate de Investidura, en la votación de investidura y en el pacto que suscribimos, porque no fueron capaces de acompañar a este Gobierno hasta el final para lograr la ejecución de todo lo que habíamos pactado. Para bien o para mal. Pero, desde ese punto de vista, creo que son ustedes acreedores a este reproche porque, bueno, dieron la espantada, como se dice por ahí.

Se lo hemos dicho muchas veces: no acaban de entenderlo, sobre todo porque los argumentos que manejaron yo creo que eran endebles y sobre todo no venían de aquí, de Castilla y León, no había ninguna razón. Venían de otros sitios por otras estrategias. Y la prueba del nueve de lo que estoy diciendo es que dos de sus tres consejeros no hicieron seguidismo de esa decisión; más bien se fueron bastante



enfadados porque ellos eran... estaban comprometidos con la gestión y con intentar cumplir con el parámetro. Así que, desde su punto... el punto de vista suyo, yo le tengo que refutar en los términos que acabo de decir y con los argumentos y pruebas que acabo de poner encima de la mesa.

Y finalmente, el Partido Socialista. Bueno, usted ha hecho una serie de consideraciones sobre el Presupuesto desde el punto de vista general que, evidentemente, no comparto. Aquí ha estado el consejero de Economía y Hacienda presentando el Presupuesto a nivel general. Yo me remito a las explicaciones que él dio. Yo seguí su intervención con interés porque era... no dejaba de ser el planteamiento global de lo que es el Presupuesto, y creo que es un planteamiento bastante coherente.

Que la enmienda a la totalidad que ustedes plantean, es decir, no tenemos fe porque creo que nos va a engañar. Bueno, yo entiendo que ustedes tengan ese atavismo, ¿no?, de que todo el mundo les va a engañar, porque, evidentemente, el primero que les engaña es el presidente del Gobierno -a ustedes también, quiero decir-. En el momento que un programa electoral habla de que en Cataluña y con lo que había el problema de Cataluña del dos mil diecisiete y todo esto que se llamaba el *procés* fue cambiado de la noche a la mañana sin estar siquiera en el programa electoral, ¿qué quiere que le diga? Hasta Felipe González, para cambiar una cosa del programa electoral, con la... con la entrada en la OTAN o la negativa, fue capaz de convocar un referéndum. En fin, por lo menos gozó de cierta honestidad en ese sentido, ¿no? Y... cosa que no puede decirse en este caso. Además, me consta que han tenido ustedes un desgaste importante entre la militancia, entre votantes, por esta decisión, que es un engaño, porque es un engaño, es conscientemente faltar a la verdad. Y lo tengo que decir en esos términos. Y puesto ese botón de muestra, a partir de ahí extraiga las consecuencias que quiera. Pero la realidad es que nosotros estamos centrados en la gestión, en el cumplimiento de los compromisos, en intentar ser útiles a los ciudadanos. Tenemos un planteamiento de Programa de Presupuestos.

Dice: no, Mañueco lo ha presentado porque lo ha dicho Feijóo. Bueno, lo ha presentado porque lo dice el Estatuto de Autonomía, no porque lo diga Feijóo. Y podía haber dicho lo contrario... *[murmullos]* ... podía haber dicho lo contrario el señor Feijóo y seguiríamos teniendo la obligación.

EL PRESIDENTE (SEÑOR CASTRO CAÑIBANO):

Vamos a ver, por favor, señorías.

EL CONSEJERO DE MOVILIDAD Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL
(SEÑOR SANZ MERINO):

Esa es la realidad.

EL PRESIDENTE (SEÑOR CASTRO CAÑIBANO):

Señorías, por favor.

EL CONSEJERO DE MOVILIDAD Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL
(SEÑOR SANZ MERINO):

Hay un artículo en el Estatuto. *[Murmullos]*.

**EL PRESIDENTE (SEÑOR CASTRO CAÑIBANO):**

Por favor. Ya, yo les prometo, señor Igea, que yo también necesito un respiro. Vamos a intentar terminar la tarde/noche con tranquilidad. Muchísimas gracias.

EL CONSEJERO DE MOVILIDAD Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL (SEÑOR SANZ MERINO):

Yo estoy haciendo una cita literal del Estatuto de Autonomía de Castilla y León. Cuando se haya incumplido, pues se habrá incumplido; pero cuando se ha cumplido lo que no se puede hacer es buscar soluciones taumatúrgicas por ahí. Las soluciones están donde están, la decisión es la que es.

Bueno, desde el punto de vista de la tramitación, que usted ha elevado a la categoría exponencial de chapuza y no sé cuántas cosas más, lo que era un problema de tramitación, bueno, pues cada uno tiene su punto de vista. Yo tampoco le veo tan grave. De hecho, se pudo convalidar y resolver en muy poquito tiempo y sin ningún problema y prácticamente conservando todos los actos que conformaban lo que es el Presupuesto. Así que no lo acepto, no, desde ese punto de vista.

Y el año pasado ni siquiera hubo lugar a poder plantear la programación presupuestaria, porque el Partido Socialista pues tampoco acompañó. Hubo ahí un bloqueo de situaciones con peticiones absolutamente fuera de lugar que impidieron tramitarlo. En ese momento se decidió hacerlo de esa manera. Bueno, pues las situaciones de cada momento es así. En fin, no creo yo que el Partido Socialista sea el más indicado para dar lecciones sobre el cumplimiento de las obligaciones presupuestarias. Como decía antes, aquí todo el mundo es bueno. Si nos ponemos a sacar faltas, me temo que, en este ámbito, ustedes tienen, en fin, un catálogo importante. Y además de forma recurrente, renuente.

Y luego ya, cuando han intentado sacar adelante Presupuestos, las compañías que han buscado, pues, en fin, no muy recomendables precisamente, desde el punto de vista político. Desde el punto de vista parlamentario, son legítimas, sin duda, pero, desde el punto de vista político, a nosotros no nos parecen muy recomendables hacer planteamientos como el que ustedes han... han hecho, ¿no?

Han imputado al Gobierno del señor Sánchez prácticamente el 90 % del Presupuesto de la Junta de Castilla y León. Pues creo que están faltando a la verdad. Sí, sí, sí, están faltando a la verdad. Es una obligación del Gobierno de España cumplir los compromisos que se han acordado en los diferentes acuerdos de financiación de las competencias de las Comunidades Autónomas. Es obligatorio, no es disponible. Está fuera del debate político.

Eso significa que los compromisos de financiación, da igual que sean de sanidad, que sean de educación, que sean de cualquier orden, obligan al Gobierno que esté -al que esté, da igual quién sea y del color político que sea-, so pena de incurrir, evidentemente, en sanciones de carácter legal, constitucional y, por supuesto, políticas -por no hablar de las morales-. Así que atribuirse de forma patrimonial, como una especie de dádiva, la entrega de los fondos a los que tiene derecho la Comunidad de Castilla y León y que desde el punto de vista de la financiación son absolutamente insuficientes y agravan a esta Comunidad Autónoma es... bueno, no quiero yo utilizar frases... no quiero utilizar la brocha gorda. Pero es falso, es falso; como mínimo, falso. Y desde luego es una afirmación errada, errada; como



mínimo sin hache, como mínimo sin hache. Así que no se lo acepto. No lleva usted razón.

Pareciera que es que dependemos de la decisión graciable del señor Sánchez para poder conformar los Presupuestos de la Comunidad de Castilla y León. ¡Pues va a ser que no! Pero ni la del señor Sánchez, ni la del señor Zapatero, ni la del señor Aznar, ni la del señor Rajoy. Esto era actos debidos que provienen de acuerdos del sistema de financiación. ¿Injusto? Injusto. ¿Agravados en su injusticia con lo de la condena... con la condonación de la deuda? Pues sí, evidentemente.

Y una negativa, obviamente no hace que lo que está escrito cambie de... cambie de literalidad; lo único que hace es, bueno, pues convertir a alguien en un gesticulante, donde pretende, a través de los gestos, intentar enhebrar o enmendar lo que son argumentos y lo que son decisiones consolidadas en el ámbito institucional. Así que no se lo acepto.

¿Que no tienen fe en el Partido Popular? Bueno, pues bueno, está en su derecho. Yo ahí no puedo decir otra cosa. Es... cada uno, dentro del juego político, sí que nos diferenciamos, ¿no? Y desde el punto de vista de la diferenciación, yo creo que he sacado un catálogo porque no solamente he presentado el Presupuesto, sino que también he presentado un catálogo del balance de financiación de la legislatura de la Consejería de Movilidad. Y creo que he desglosado un ramillete de actuaciones importantes, de actuaciones hechas, no hipotéticas, quiero decir. ¿Queda por hacer? Evidentemente, quedan por hacer, claro. En la diferencia de... en el Ayuntamiento de Santa María del Páramo, que ya está todo hecho, que, por lo tanto, no... bueno, permítame la broma, señora Gallego, lo... Pero, vamos, en el resto del mundo mundial quedan muchas cosas por hacer, desde ese punto de vista.

Bueno, hay cosas que yo creo que ya le he contestado, ¿no?, sobre el plan de carreteras. Bueno, la estrategia logística se aprobó inicialmente. Estamos en el período de... se hizo el período de información pública, y como es un documento dinámico lo que hemos decidido es, en algunos sitios, hacer reuniones con los allegados para poder incorporar sus propuestas. Y yo creo que se ha hecho de una... en muchas provincias: en León, en Burgos, en Soria, por supuesto.

En Soria incluso hemos planteado, de la mano del Ayuntamiento de Soria, pero también de otros colectivos, hacer un estudio específico, porque había reivindicaciones sobre infraestructuras logísticas, sobre acciones en materia logística, que... que eran encomiables y que incluso pueden ser plausibles -yo no estoy diciendo que no sea así-, pero que, pero que no estaban contrastadas en su estudio. Y de la mano y con la anuencia y con el consenso de estos actores, entre otros el Ayuntamiento de Soria, por lo tanto, también de la mano del alcalde de Soria y secretario del Partido Socialista de Castilla y León, hemos decidido encargar un estudio para tener más seguridad, y que es lo que tenemos que hacer, un estudio real. Se está celebrando estos días, se están celebrando encuestas, se está viendo, efectivamente, la viabilidad de cada cosa y cómo hay que instrumentarlo. Y, por lo tanto, cuando esté culminado ese y el resto de cosas que tenemos en estudio de la estrategia logística pues iremos a aprobación definitiva. Si es que los documentos que se sometan a información pública es para eso, para intentar mejorarlos con la actividad de... de eso.

Respecto a los problemas de ejecución presupuestaria pues acabo de... vamos, me remito a lo que acabo de decirle: 99 %, 93 %. En fin, he explicado incluso por



qué hemos bajado en el año dos mil veinticuatro, y ha sido por un mal diseño del Gobierno de la Nación en un tipo de fondos concretos que, al final, que al final nos parece bien que vayan al plan de reconstrucción de la DANA de Valencia, pero que no ha sido... no ha sido posible ejecutar, es que no ha sido posible.

El mapa de transportes. Usted ha dicho una... parte de una hipótesis que yo creo que me preguntó hace... en el último Pleno creo que fue, sobre el mapa de transportes en el sentido de que las notas de prensa que saca el Ministerio de Transportes suponen ya lisa y llanamente que va a asumir todas las paradas y que, por lo tanto, lo de la supresión de las paradas es un bulo. Mire, como mínimo, era cierto hasta que ha empezado las dos... a sacar las dos últimas notas de prensa -la anterior sí que había supresión de paradas claramente-. Eso, como mínimo, porque han virado desde ese punto de vista.

Pero, a pesar de solicitar la interlocución institucional con el Ministerio -como he relatado- ha sido imposible. Y no solo con la Junta de Castilla y León o la Comunidad de Castilla y León, sino con el... con 11 Comunidades Autónomas, o, si lo quiere, con 9 Comunidades Autónomas y 2 Ciudades Autónomas. Imposible. No ha habido manera. 5 reuniones técnicas... a 5 reuniones técnicas hemos acudido y allí hemos hablado de lo divino y lo humano. Pero las reuniones técnicas son de carácter informativo. Las decisiones se toman donde hay que tomarlas, y son de carácter político y hay que tomarlas en el ámbito político. Y hay que contrastar los pareceres políticos para intentar sacar consensos. Y eso no se ha hecho por el Ministerio de Transportes. Y esa falta de diálogo, sin duda, es un lastre a la hora de conformar algo tan importante para Castilla y León como es el mapa de transportes. Si lo sumamos encima a ello, a una extensión tan grande como es la de Castilla y León, que es donde más problemas tiene el mapa de transportes de todas las Comunidades Autónomas, donde más problemas genera el mapa de transporte que se sacó en el veintidós, pues, sin duda, yo creo que ha habido errores de juicio importantes.

Pretender vestir ahora de la mano de un reglamento comunitario que exige un trámite para poder licitar después los pliegos de explotación, el poder sacar a información pública a los Corredores, me parece... me parece que no se ajusta a la verdad -no quiero ser severo en mi juicio-. De hecho, en el año veintidós se sacaron ya 3 en el Diario Oficial de la Unión Europea -3 Corredores-. Que yo sepa, no se han licitado esos 3 corredores. Si no había habido, según su manera de razonar, no había habido necesidad... vamos, no había habido ningún... ninguna dificultad en luego sacar a explotación la licitación de la concesión de esos tres... No se hizo. Año veintidós, hace 3 años. Y ahora se han sacado 34 %. Se ha reducido mucho. Ya veremos a ver qué consecuencias tiene. De 94 a... de 92 a 34 ya veremos a ver qué consecuencias tiene.

Y hacer depender de la Ley de Movilidad Sostenible, cuando ha salido del Senado enmendada la misma, en términos de asegurar la vigencia no solamente de las rutas, sino también de los servicios y las frecuencias, pues significa que hay dudas. Yo también tengo dudas. No digo que no me lo crea, digo que tengo muchas dudas.

Por cierto, la Comunidad de Castilla-La Mancha -que es también de su signo político- tiene muchas dudas, de eso y de la financiación; porque, a diferencia de otros trasposos de competencias, se ha planteado 40 millones de euros para todas las Comunidades de España. El cálculo que tenemos hecho en la Comunidad de Castilla y León para asumir las paradas que dice usted que ahora va a asumir el Ministerio de



Transportes era de 25 millones de euros. Sin duda, si 40 millones de euros es para todas las Comunidades Autónomas y solo Castilla y León necesitaba 25, resultaba muy difícil ponerse de acuerdo.

Mire, no... no se compadece con la realidad ese planteamiento. Y encima se sigue poniendo en las notas de prensa del Ministerio. Bueno, pues muy bien, pues que lo pongan. Pero es que es increíble; en dos palabras: increíble lo que pretenden plantear.

Así que si quieren que caminemos de la mano y que nos lo creamos es muy fácil: hablen con sus compañeros en el Congreso. Mañana hay votación en la Comisión de Transportes de la... y va el texto que ha salido del Senado. Si votan a favor... estoy hablando solo del Artículo 45 y de la disposición transitoria que... -digo, adicional- que recoge este tema del mapa de transportes. Pues vótenoslo a favor; porque la enmienda ha planteado eso, que se asegure la vigencia de las actuales paradas, de los servicios y de las frecuencias, es decir, que no se cambie. Y que, por lo tanto, si no lo acepta la Comunidad Autónoma porque no hay financiación suficiente, que las asuma el Ministerio eso. Porque ya me dirá usted para qué sirve que una frecuencia pase por ahí si luego no para o para un día a la semana, que no sería la primera vez que pasa. Así que no podemos aceptar eso.

¿Y eso bloquea el mapa de transportes de la Junta de Castilla y León? Sin duda. Si es que tienen que estar coordinados. Para poderlo coordinar, ¿dónde hay que ir? Pues a la conferencia sectorial. Es que es ahí donde tenemos que estar y donde tenemos que tomar las decisiones para poder coordinarlos. Pero no hay manera. Es que no sé qué le hemos hecho las 11 Comunidades Autónomas al Ministerio de Transportes, más la de Castilla-La Mancha, para no aceptar ese planteamiento.

Y luego ya, bueno, respecto al caos en el transporte, bueno, yo creo que tiene un error de juicio realmente importante. Decir que Castilla y León y Madrid son las que lideran el caos en el transporte es... le recomiendo que lean los periódicos de vez en cuando, las redes sociales, esté atenta a la televisión, porque el campeonato del caos en el transporte creo que, de momento, por muchas cabezas, le encabeza el Ministerio de Transportes -me da igual que sea Renfe, que sea ADIF, que sea cualquiera de los responsables del propio Ministerio de Transportes-.

Y pese al intento del Ministerio de Transportes o del ministro de Transportes de intentar presentar fotos, que además muchas ellas son anacrónicas, son falsas, como problemas en lo que es la hora punta del metro en una ciudad como esa, pues, en fin, se califica por sí solo. Yo tampoco voy a hacer más... voy a tensar más la cuerda, pero, desde ese punto de vista, creo que tiene errores de juicio realmente importantes.

Anteriormente decía la representante de Vox: es que tenía que ser el transporte en Castilla y León pues como en Madrid, en Barcelona y tal. Bueno, pues es que... es que Castilla y León es distinto. Yo comprendo que no lleva mucho tiempo recorriendo Castilla y León, señora Suárez, pero, bueno, a estas alturas del partido se habrá dado cuenta de que esto no es igual que Madrid. Las conurbaciones que hay en área metropolitana de Barcelona, en el área metropolitana de Madrid, en fin, en las grandes ciudades, son significativamente distintas -significativamente distintas- de lo que hay en Castilla y León. Para bien y para mal. Para bien y para mal.



Así que yo le reconvengo en los términos que le he dicho, porque me parece que hay un error de juicio realmente importante y creo que hay una formación que no se... que es falsa directamente. Yo creo que Buscyl está funcionando muy bien. Si no fuera así, los usuarios que han llegado a Buscyl y que se han quedado no seguirían haciendo uso de él. Y que estamos resolviendo las cuestiones, bueno, pues de una manera razonable, con refuerzos, con multitud de refuerzos, acomodando, en definitiva, la oferta a la demanda, y, por lo tanto, perfeccionando día a día lo que es un proyecto pues que está siendo una referencia a nivel nacional. Y creo que he dado respuesta ya a todo.

EL PRESIDENTE (SEÑOR CASTRO CAÑIBANO):

Muchas gracias. Abrimos un turno de réplica. Ahora sí que podemos hablar. Señor... tiene la palabra el señor Igea, representante del Grupo Mixto, por un período de tiempo de cinco minutos.

EL SEÑOR IGEA ARISQUETA:

Señor consejero, desde mi tía Maruja no bebía nada igual. No... no he visto una cosa como esta. Lo de "puede hablar el consejero sin límite de tiempo" no hay que tomarlo al pie de la letra, señor consejero, no hay que tomarlo al pie de la letra.

Voy a intentar corregirlo esto. No... no quiero que me responda, ¿eh? Solo le voy a... solo le voy a citar. El boletín oficial de la concesión de la licencia oficial de la televisión es del veintidós de septiembre de dos mil diez. Y quince años son en septiembre, no en junio, por decir verdad.

Sobre... usted no tiene nada que decir del convenio de Alta Velocidad. ¿Quién iba a financiar la estación de autobuses de Valladolid? El convenio de Alta Velocidad. ¿Quién hace las estaciones de Valladolid si no las hace el convenio? Usted. El convenio ponía 28 millones para una nueva estación al otro lado de la vía. ¿O nos van a dejar entonces, cuando se liquide el convenio, con la eme de estación de autobuses recauchutada que van a dejar? Tiene unas cuantas cosas que decir sobre la estación de autobuses, porque si no la hace la sociedad, la va a tener que hacer usted.

Sobre si le he llamado... pero ni esta líbreme Dios. He sido aún mucho más cruel: le he comparado con Zapatero. Mucho más cruel. Ya quisiera usted ser Evita. Porque... ¿por qué? Mire, era el propio Mariano -mi admirado Mariano- el que decía que estas políticas de cheques -cuando Zapatero daba 2.500 por niño, no 1.000, como Alfonso Fernando- que eran populismo. El propio Mariano.

La política de transferencia de rentas, que es lo que hacen ustedes -ustedes, todos, ¿eh?-, voy a dar un bono para el alquiler. ¿Qué ocurre con el bono del alquiler? Que queda en el bolsillo del señor que alquila el piso. Pero es que esto está demostrado. Se llama transferencia de rentas. ¿Da usted el dinero para otra cosa que no sea para el peaje? No. Entonces, ¿dónde acaba el dinero? En el peaje.

Sobre el asunto del transporte y el déficit y lo que ocurrió durante la pandemia. Dimos dinero a todo el mundo: al transporte, a los restaurantes, a los bares, a todo el mundo, porque, si no, hubiéramos ido al caos. Sobre mi opinión de este asunto ni sabe usted nada ni debería de saberla -ni debería de saberla-, porque estamos, afortunadamente para ustedes, obligados al secreto de las deliberaciones del Consejo -afortunadamente para ustedes-. Así que ni sabe usted ni debería de saberlo.



Por lo demás, ha dicho cosas fantásticas, claro. Es bueno que haya incidencias porque eso quiere decir que funciona, que hay demanda. Claro, si no hay demanda, no hay incidencias. Esto es de aurora boreal; o sea, esto es de Zipi y Zape total. Claro, hay otra tercera opción que no sé si ha manejado, que es que funcione sin incidencias. ¿Esa opción no la contempla, que funcione sin incidencias?

Ha hablado usted del Plan Rogers. Mire, cuando se hablaba del Plan Rogers ponían en la tele no sé si *Verano Azul*, pero *D'Artacán*... Hace ya diez años que está finiquitado el Plan Rogers. Y son ustedes –ustedes– quienes firmaron el convenio de la sociedad. Ustedes. Ese señor Quiñones. Del que también algún día, si quiere hablaremos del transporte y de lo que sucedía tal... No le puedo decir lo que no le puedo decir, pero alguna cosa igual le puedo decir.

Entonces, es verdad que usted nos ha dado una lección de Derecho, hombre, un poco larga, un poco larga. Y vamos a dejarlo aquí porque, como diría mi padre “estos señores tendrán que acostarse”.

EL PRESIDENTE (SEÑOR CASTRO CAÑIBANO):

Tiene la palabra, en el turno de réplica, por el Grupo Parlamentario UPL-Soria ¡Ya!, la procuradora doña Alicia Gallego González, por un tiempo máximo de cinco minutos.

LA SEÑORA GALLEGO GONZÁLEZ:

Gracias de nuevo, presidente. Bueno, pues los datos que nosotros manejamos son los que vienen en el anexo de inversión, los que aparecen como ejecución, que ustedes tendrán y que entiendo que, si lo han hecho mal, han sido ustedes. Pero nosotros nos fiamos por la... la documentación que consta para memoria adjunta de este Proyecto de Presupuestos.

Y, claro, antes me hablaba de la urbanización de Los Cisnes. No, esa está más allá; esta, la que nosotros le decimos, está en Carbajosa. Pero no pasa nada, porque lo que nosotros le tratamos de transmitir es algo tan sencillo como: ustedes meten en el Presupuesto, generando esas falsas expectativas o ese engaño directamente a los ciudadanos, diciendo que van a hacer cosas, que pasa el tiempo y no cumplen.

Por ejemplo, si para ustedes esta carretera Salamanca-Alba de Tormes decía –independientemente de los problemas que se puedan generar a lo largo de la tramitación– que era de gran importancia para la Junta –lo decían hace poco y lo reiteraron; lo reiteraron desde el dos mil diecinueve, dos mil veintidós y así un largo etcétera de ejercicios presupuestarios–, y ahora resulta que en este Proyecto de Presupuestos no aparece nada.

O como usted me viene a decir, por ejemplo, lo de... lo del puente internacional de Masueco, que sería la excusa que me pondría para la Salamanca, la SA-314, que también sería muy importante esa inclusión dentro del Presupuesto para ese desarrollo económico de la parte tan necesitada para poder mejorar, dado que ustedes también han vendido a bombo y platillo, pues este programa, sin perjuicio de la financiación y sin perjuicio de que estamos hablando de que el Programa de La Raya es para seis años.



Y así podríamos hablar también de la carretera de Valdeprado, de la autovía de Ponferrada a La Espina. ¿Que ustedes dicen que son tan importantes, tan necesarias? Pues plásmenlo en un presupuesto, y, luego, en sus deberes está el sacar, quitar o poner de donde corresponda. Porque hay muchas partidas, y lo hemos visto a lo largo de la ejecución del Presupuesto, de dónde se puede quitar. No del estado del bienestar, que nosotros somos claros... -perdón- defensores de lo que es la sanidad, la cultura, la educación, cosa que ustedes tienen una privatización bastante encubierta que ahora ya está dejando ver la patita.

Con respecto a la estación de autobuses de Zamora, pues una cuantía muy pequeña para lo que son las grandes necesidades que tendría la misma, y que vemos que, bueno, pues que va a ser una promesa también incumplida al ritmo que va.

Y me voy a meter a lo que usted me decía de la León-Bragança, porque quizá me confundí yo -es verdad-. Era... en sus orígenes vendieron que iba a ser una autopista, después una autovía, y luego, ahora, es verdad que hace muchos años ya que hablan de una vía rápida -efectivamente-. Pero también es verdad que no se pueden mezclar las cosas. Es decir, el hecho de que esa autovía no sea, que sea una vía rápida, lo que viene a suponer es que, mientras tanto, lo que hay por medio no queda abandonado. Porque, claro, una conservación como la que tiene para León de 500-600.000 euros, que es la... el estándar, pues hace que sea insufrible para todas las carreteras.

Claro, aprovechen los puntos fuertes que tienen, es decir, esa red de carreteras amplia y buena. No vengán aquí a lloriquear de que "ay, es que como tenemos tantas carreteras, pues, claro, no llegamos". Bueno, pues hagan lo que corresponde.

Y, claro, me hablaba de la que une Ribaseca con Santa María -¡hombre!-, del dos mil diecinueve. Fíjese que vamos por el veintiséis. Ya no se puede estar estirando tanto el chicle. O de la ronda o la rotonda que hay o que han hecho. Bueno, está más cerca de León y no viene a enlazar tanto con la autovía León-Bragança. Es decir, si unimos todo todo todo a lo mejor llegamos hasta, no sé, hasta donde usted quiera.

Porque, claro, he descubierto una palabra nueva: supervisión. Es decir, todo ahora lo que está en supervisión es maravilloso. Eso ya... eso ya forma parte de lo que hace esta Consejería. Hasta me ha hablado de 65 millones -entiendo yo que no eran para León; me gustaría, pero entiendo que no-. ¡Hombre!, no podemos hablar de que la supervisión ya supone la ejecución de un proyecto que ni siquiera ha habido una redacción y un proyecto.

Y mire, usted me preguntaba si yo lo tengo todo en Santa María. Lo que a mí me corresponde, pues sí. Pero mire, ¿sabe lo que no tengo, que he reivindicado y que le corresponde a usted? Las tres autovías... las tres travesías que me crucen el municipio, que usted me prometió -la Consejería me refiero- a que iban a hacer los estudios pertinentes. ¿Y sabe por qué? Porque yo le he mandado ya muchas fotos. Constan en estos expedientes que tiene la propia Consejería, constan a nivel público. De todas es visible la situación lamentable que las tres travesías que cruzan el municipio -la 622, la 21 y la 413- estén en un estado en el que no solamente supone pérdida de seguridad para los propios ciudadanos -del que transita, del que está, del que pasa-, sino también para las propias redes de saneamiento, de abastecimiento y accesos públicos que corresponden a Santa María y que paga debido a la dejadez que tiene su propia Consejería. Por eso, si tenemos que mirar qué es lo que no he hecho yo del Presupuesto, pues ya le digo yo que en su mano está el que se corrija



y pueda llegar al 100 % de ejecución de lo prometido, pero que, en este caso, es competencia suya.

Y, simplemente, por falta de tiempo le voy a decir: en el Buscyl –que usted decía–, nosotros sí nos consta las reclamaciones que se han hecho por parte de FACUA. También nos constan las reclamaciones de las familias que, cuando tienen que coger el servicio Zamora... perdón, Salamanca... Salamanca-Ponferrada o Salamanca-León, pues no estaban bonificados. Y que ello supuso pues un perjuicio, un... yo creo que una discriminación injustificada para nuestros ciudadanos, y que espero que se corrija, a no ser que me diga que se han metido ya en la línea. Gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR CASTRO CAÑIBANO):

Gracias. Tiene la palabra, en representación del Grupo Parlamentario Vox Castilla y León, la procuradora doña Susana Suárez Villagrà, por un tiempo máximo de cinco minutos.

LA SEÑORA SUÁREZ VILLAGRÀ:

Muchas gracias, presidente. Señor Sanz Merino, no esperaba que la respuesta a esta procuradora que le habla fuera atacarla de manera personal. La verdad que aquí nadie le ha faltado usted al respeto y no esperaba que me atacara de esa manera diciendo lo que ha dicho. Pero, bueno, eso al final lo único que demuestra es su nerviosismo y... y que... y que poco tiene que decir en esta Comisión.

Aparte de eso, ha habido frases tuyas que desde luego son para enmarcar, como “tenemos muchas carreteras”, “tenemos más carreteras en mal estado”, “como el servicio se utiliza, hay problemas”. Esas frases, desde luego, pasarán a la historia.

¿Respecto a las carreteras? Yo le he dicho algunas que están en mal estado. No me ha respondido. Me supongo que no tiene ni idea.

¿Sobre las estaciones de autobuses? Tampoco me ha dicho nada: de Aranda no me ha dicho nada; de Zamora, nada; de Segovia, ustedes sabrán. Ustedes sabrán en Segovia, que están gobernando en el ayuntamiento, lo que lo que se traen con los terrenos y no se traen con los terrenos. Ustedes sabrán.

¿Del Corredor del Atlántico? Que el responsable está de baja. Lo siento mucho por el señor Fuentes que está de baja, pero esa no es una respuesta para dar en un Parlamento. No es seria esa respuesta.

¿De las conexiones de internet? Nada, que no son... no nos corresponden.

¿De “telemañueco”? Nada, tampoco me ha contestado.

¿De la reducción del presupuesto de la señalización inteligente de 70.000 euros a 20.000 euros? Nada. Solamente me ha dicho que Antena 3 les dio un premio en dos mil veinticuatro. Eso dígaselo usted a la gente que cada día tiene un accidente con algún animal. Dígaselo a la gente, que es que les dieron un premio. ¡Venga, hombre, por favor! Me gustaría que me contestara esa pregunta. ¿Por qué ha bajado el presupuesto?

Buscyl. Bueno, pues le voy a decir, ya que usted ha sido el único en esta Comunidad que no se ha enterado de los problemas que ha habido con la tarjeta y a su puesta en funcionamiento, le voy a decir las entidades que se han quejado: FACUA



Castilla y León se quejó, la Confederación de Asociaciones Vecinales de Castilla y León se quejó, la Federación de Asociaciones de Vecinos de Salamanca se quejó. Pero, para usted, estos no... estas asociaciones, estas entidades no son nadie. Pues vaya consejero, la verdad.

¿Sobre la bonificación de las autopistas? Tampoco me ha contestado. ¿Por qué tienen bloqueadas las propuestas de Vox? ¿Por qué no las traen a la Comisión, que era para eso mismo, para bajar la bonificación, para... -perdón- para bonificar el peaje de las autopistas? No lo traen aquí porque, bueno, pues ahora están en campaña y ahora hacen campaña con eso. Cuando pase la campaña ya, "bueno, no, no nos corresponde, corresponde al Gobierno, no sé qué, no sé cuál". Lo de siempre.

¿En qué van a emplear los veintitrés mil cuatrocientos cuarenta y... -perdón- los 23.448.205 euros, según pone en el presupuesto "Producción de programas de contenido informativo y producción audiovisual de Castilla y León"? Me gustaría que me respondiera a esto; si me va a responder, porque igual, no sé, como aquí parece que somos todos tontos menos usted. Nos ha tratado a todos como de que no sabemos nada. Aquí el único que sabe todo es usted. Pues, bueno.

Respecto... -para finalizar ya- respecto a la espantada que dice usted, pues quizá es que nunca deberíamos haber estado en el Gobierno con ustedes. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR CASTRO CAÑIBANO):

Tiene la palabra, en representación del Grupo Parlamentario Socialista, la procuradora doña Laura Pelegrina Cortijo, por un período de tiempo de cinco minutos.

LA SEÑORA PELEGRINA CORTIJO:

Gracias, presidente. Señor consejero, le guste o no los Presupuestos son una mentira, una engaña y un... y una estafa -perdón-. Fíjese si... a qué nivel son una mentira o un engaño que Mañueco engañó al señor Igea, de Ciudadanos, Mañueco engañó a todos los señores y señoras de Vox y también se permite el lujo de engañar a todos los ciudadanos de Castilla y León.

Usted y todos los que estamos aquí presentes sabemos que Mañueco presentó los Presupuestos porque Feijóo le obligó, le guste o no. ¿Que la presentación de los Presupuestos y la tramitación presupuestaria es una chapuza presupuestaria? Usted no lo comparte y dice que no es así; pero, le guste o no, es una chapuza presupuestaria. ¿Qué Mañueco ha prorrogado cinco veces de seis los Presupuestos de nuestra Comunidad? Le guste o no... le guste o no, es una realidad. Y que solo ha aprobado tres de seis, le guste o no, es una realidad. Usted ha venido a confirmar que el 90 % de los Presupuestos Generales de la Comunidad provienen del Gobierno de España; le guste o no, es una realidad. Y, además, ha demostrado un desconocimiento total del funcionamiento de la financiación autonómica.

En cuanto a la ejecución presupuestaria, pues ya le he dado los datos: 13 millones de euros del Capítulo 6 correspondiente a la Consejería de Movilidad y Transformación Digital; 32 millones de euros en la ducha correspondientes al Capítulo 7. Usted no lo comparte, ha dado otros datos, pero es real, le guste o no. Es más, son los datos que manda la Junta de Castilla y León de ejecución. Si usted no sabe en



qué tomos están, ya se lo digo yo: 17 y 18. Y si no los localiza, puede hablar con el señor Carriedo.

Ya le he dicho que uno de los retos y logros que ha conseguido usted... el señor Mañueco y gracias a usted es que Castilla y León sea la segunda Comunidad Autónoma detrás de Madrid que lidera el caos del transporte público gracias a la tarjeta Buscyl.

No ha hablado en detalle de la tarjeta Buscyl. Ya le... ya le he dicho en mi primera intervención que la tarjeta Buscyl, o Buscyl, es la gran estafa electoral del señor Mañueco y del partido... y del Partido Popular. Ustedes se han convertido en líderes del caos y, además, han puesto en riesgo la movilidad de los ciudadanos en Castilla y León, han puesto en riesgo la capacidad económica de las empresas concesionarias y están poniendo en riesgo la ejecución de los fondos europeos, porque sin el sistema ITS del transporte no podría haber puesto en marcha la tarjeta Buscyl.

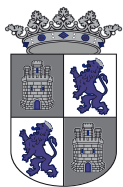
Están duplicando gastos no subvencionables; están duplicando también empresas que se están... se están encargando de prestar el servicio o hacer, en este caso, las tarjetas o los... o los códigos QR provisionales mientras tienen a 17 trabajadores del Centro de Control de Transportes en León que están haciendo el mismo trabajo. Eso debería explicarlo porque puede tener consecuencias legales para su Consejería.

Y mire, usted que diga que no... que no hay problemas con la tarjeta Buscyl, solamente tiene que moverse un poco por el territorio, salir un poco de Segovia. Podía hablar con los jóvenes de Palencia que vienen a estudiar a Valladolid, a la universidad. Pregunte a los jóvenes de Palencia cuántos se quedan esperando a la parada porque no hay un autobús de refuerzo. Pregunte también en las líneas de autobús de Salamanca a Valladolid. Pregunte a los usuarios que están pagando el billete completo -17 euros, incluidos los 3 euros de gastos de gestión-, que están solicitando el billete, en este caso a la empresa concesionaria por la venta *on-line* -porque tampoco hay taquillas- para que no se queden en tierra.

Y, claro, decir usted que es una anécdota que en el caso de la línea de Zamora-Salamanca se haya colapsado el servicio, ¡hombre! Es que usted anunció un plan... un sistema de reservas, y es que usted no sabía que ese sistema de reservas ya existía en alguna empresa concesionaria de Castilla y León. Claro, es que no conoce cómo funciona los servicios de autobús, porque ni usted ni nadie que le... que le ayude se ha subido nunca jamás a un autobús en esta Comunidad.

Entonces, sí, la tarjeta Buscyl y el Buscyl es la gran estafa electoral de Mañueco, y además genera cabreo, frustración e indignación a todos los ciudadanos de Castilla y León.

Y mire, yo creo que cuando uno quiere hablar del mapa y quiere hablar con propiedad, lo primero que tiene que hacer es sentarse a hablar con el... con el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible para abordar el mapa concesional. ¿De quién es la competencia de las paradas de autobús de nuestros pueblos? ¿De quién es? ¿No es de Mañueco? ¿Quién ha estado prestando el servicio de autobús en nuestros pueblos? ¿No lo ha estado prestando la Administración general del Estado? ¿No lo ha estado prestando el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible? ¿Quién tiene que financiarlo? Lo tendrá que financiar Mañueco. ¿No es suya la competencia? O sea, no lo asumen, no lo gestionan y, además, lo tiene que financiar el Gobierno.



Y mire, sí están garantizadas las todas las paradas de autobús en todas... en todos y cada uno de los de los municipios de nuestra Comunidad. Y está garantizada por la Ley de Movilidad Sostenible, una ley a la que ustedes han votado en contra. Usted, que ha venido usted aquí a hablar de movilidad sostenible, de su modelo, ¡hombre!, pues es que ustedes han votado en la Eurocámara en contra... -con sus exsocios- en contra del objetivo de emisiones. ¿En qué quedamos? ¿Defiende usted la movilidad sostenible o defiende el negacionismo climático de Vox?

Y mire, usted sabe perfectamente cómo funcionan los consejos sectoriales. No sirve de nada que les convoquen a los consejos sectoriales cuando todos los consejeros del Partido Popular, cuando acuden, se levantan y se van.

Y mire, en cuanto a la Ley de Movilidad Sostenible, usted que ha hablado de Confibus porque les han dado un premio -pues me alegro-, una nota de prensa del trece del diez del dos mil veinticinco: la aprobación de la Ley de Movilidad Sostenible blindo, al fin, el derecho fundamental al transporte. La garantía por parte del Ministerio de que ningún ciudadano perderá alternativas de transporte público, viva donde viva, es muy bien recibida y positivamente por parte de Confibus.

Insisto en que usted ha estado más empeñado en hablar del Gobierno de España...

EL PRESIDENTE (SEÑOR CASTRO CAÑIBANO):

Tiene que ir finalizando.

LA SEÑORA PELEGRINA CORTIJO:

(Finalizo) ... en lugar de hablar de Castilla y León, de las necesidades de Castilla y León y de lo que necesita Castilla y León, que no es ni este Presupuesto ni su proyecto para Castilla y León.

EL PRESIDENTE (SEÑOR CASTRO CAÑIBANO):

Gracias. Tiene la palabra, en representación del Grupo Parlamentario Popular, la procuradora doña Elena Rincón Iglesias, por un período de tiempo de cinco minutos.

LA SEÑORA RINCÓN IGLESIAS:

Gracias, presidente. Buenas tardes de nuevo, señorías. En primer lugar, quiero agradecer al Consejero su clara intervención y el tono constructivo de la misma. Hoy hemos podido comprobar que detrás de este Presupuesto hay planificación, hay trabajo y, sobre todo, hay compromiso con Castilla y León. Enhorabuena.

Además, después de escuchar las intervenciones de los distintos grupos políticos, uno tiene la sensación de que algunos siguen más preocupados por desgastar al Gobierno que por aportar algo útil a los castellanos y leoneses. Y frente a la política del ruido o a la crítica fácil, nosotros ofrecemos hechos; hechos que se traducen en más carreteras conservadas, en transporte gratuito para miles de usuarios, en más conectividad digital y en mejores servicios públicos.

Les molesta que Castilla y León funcione. Les molesta que haya gestión, que se invierta en carreteras, que el transporte sea gratuito para miles de usuarios o que nuestra



Comunidad sea referente en digitalización. Pues miren, otros, en el Gobierno de España, se dedican a dividir, se dedican a pactar privilegios territoriales, y aquí se trabaja, se trabaja para que haya igualdad real entre provincias sin agravios ni favoritismos.

La Consejería de Movilidad y Transformación Digital está demostrando que se puede gobernar con rigor y con cercanía a las personas, respondiendo a las necesidades reales de la gente. Porque lo importante no son los titulares, sino las obras terminadas, los servicios que funcionan y las oportunidades que creamos en el territorio.

Lo que nos reclama la ciudadanía es precisamente que estemos a la altura, que pongamos en valor lo que funciona, que arrimemos el hombro cuando se trata de mejorar la vida de las personas y que se deje a un lado la confrontación. Este Presupuesto no excluye a nadie, es para todos, para todas las personas de Castilla y León: para los que viven en las ciudades, para los que viven en el pueblo, en el medio rural, para los jóvenes que buscan oportunidades digitales y para las familias que necesitan un transporte público accesible y de calidad.

Por eso, desde el Grupo Popular reiteramos nuestro apoyo al consejero de Movilidad y Transformación Digital y a todo su equipo, y seguiremos defendiendo con serenidad, con datos y con resultados que Castilla y León, hoy, es una Comunidad Autónoma que avanza, que innova y que cumple. Esa es la diferencia entre quienes gestionan y quienes solo critican: unos trabajan por Castilla y León y otros, lamentablemente, prefieren que las cosas vayan mal para sacar rédito político. Nosotros seguiremos por el camino de la estabilidad, del diálogo y de la gestión. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR CASTRO CAÑIBANO):

Gracias. Tiene la palabra el consejero de Movilidad y Transformación Digital, sin límite de tiempo.

EL CONSEJERO DE MOVILIDAD Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL (SEÑOR SANZ MERINO):

Bueno, espero esta vez hacer... reducirlo más, así que... Bueno, veo que no está el señor Igea, pero, claro, no puedo dejar pasar. Lo que ha comentado de la licencia que era de septiembre del dos mil diez y que... y que los quince años se hacían en septiembre del dos mil veinticinco -ah, ya está por ahí, perdón-, el reglamento que regula este tema habla de que seis meses antes de la caducidad -por eso he hablado de abril- se dirigirá a la Junta de Castilla y León, al licenciatario, para iniciar el proceso de renovación automática, y en ese plazo de seis meses pues se puede adoptar la decisión. Los efectos, evidentemente, son a partir de la caducidad de la licencia anterior, y desde ese punto de vista es así. Pero igual que se ha hecho con Radio RTV Castilla y León se ha hecho con un montón de licencias de radio, etcétera, durante las mismas fechas. Ese mismo día yo creo que había un par de ellas también.

La estación de autobuses no la tiene... según el convenio del diecisiete la tiene que hacer la Sociedad Valladolid Alta Velocidad. Eso es lo que dice el convenio, quiero decir. *[Murmullos]*. (Pues si cierra, ya se verá. Pues la tendrá que hacer la Junta de Castilla y León, la está haciendo, la está haciendo). Pero el problema es que yo le he planteado una hipótesis... Perdón, el problema es que yo le he planteado una hipótesis que es bastante complejo lo que pretende... con lo que se pretende hacer con eso de la disolución. Y ya veremos a ver. Si las calendas grecas, pues eso no tiene recorrido.



Respecto a las políticas, que si son de cheques si no sé qué –ha citado aquí–, nosotros solo buscamos políticas de fijación de población. Si usted se da cuenta, la mayoría de las decisiones están anudadas al empadronamiento en Castilla y León, que lo que persiguen es precisamente eso: la fijación de población y ayudar a las personas. Así que cada uno los puede valorar como quiera, pero, desde luego, yo no comparto eso que acaba de decir usted. Y por supuesto, yo, ni soy Evita ni lo pretendo, por supuesto. Y yo lo he dicho en el sentido de decir que creía que iba a decir ya, tal como venía, que iba a ser un Gobierno peronista. Evidentemente, no es así. Ha sido un tono jocoso. Veo que ha cogido el rábano por las hojas, pues bueno, allá usted.

Respecto a la subvención de la pandemia, yo no he dicho... yo no... yo no puedo saber, evidentemente, qué es lo que pasa en el seno del Gobierno cuando estaba usted. Lo que sí sé era su posición, desde el punto de vista público. Y de esa posición he deducido lo que he deducido. Nunca he oído una crítica, ni un desacuerdo, ni siquiera una... una pega, ¿no?, a ese tipo de subvenciones, no solamente al transporte, efectivamente. Y de ahí he hecho la interpretación o deducción. Y creo que no es una interpretación que sea errónea en absoluto. Creo que no es errónea en absoluto, ¿no?

Cuando hablaba usted de que se puede funcionar el Buscyl y sin incidencias, en eso estamos, precisamente, en intentar mejorar las incidencias para eso. Pero las incidencias surgen cuando se ajusta la oferta a la demanda, y ante una situación, un plan nuevo, pues evidentemente hasta que se ajusta. Pero, vamos, yo creo que la mayoría de las rutas –2.610– están funcionando estupendamente, y donde ha estado habiendo problemas pues estamos poniendo los medios para intentar resolverlo. Y eso es lo que le puedo decir.

Respecto al límite de tiempo, yo qué quiere que le diga. He intentado en un tema que sé que le interesaba, como era el de la televisión y otro que no recuerdo en este momento, intentar dar una explicación un poco más amplia, porque he pensado que tendría interés el punto de vista de la Junta de Castilla y León y he intentado defender. ¿Que si le he dado una lección de Derecho? Bueno, no se la pienso cobrar, no se la pienso cobrar. Yo he dado clases en la Facultad de Derecho, pero no se preocupe. O sea, yo si quiere que le dé alguna otra clase de Derecho pues no tengo ningún problema. Quiero decir, o sea, yo he sido profesor y eso, ¿no?

Yo, cuando le escucho a usted hablar de medicina, procuro prestarle atención. Siempre procuro intentar aprender de quien sabe más que yo. Desde luego, yo tengo claro que mis saberes son limitados. Pero, vamos, no he tenido yo ningún interés en darle ninguna clase. Al contrario, lo que he intentado es ser lo más didáctico posible en un tema que tenía cierta complejidad. ¿Que no he generado su interés? Pues lo siento; pero, bueno, yo creo que hay procuradores aquí que sí que han agradecido la explicación. Y, bueno, pues en ese sentido lo planteo.

Respecto a la intervención de la señora Gallego, bueno, me remito, como me ha vuelto a reconvenir sobre... sobre temas que habíamos hablado en la primera intervención, me remito a la explicación primigenia para no ser reiterativo, ¿no?, y desde ese punto de vista.

Ha citado la carretera de Valdeprado y la Ponferrada-La Espina. La Ponferrada-La Espina es una carretera estatal que prometió Rodríguez Zapatero, que haría autovía y nos parece estupendo. O sea, yo no tengo ningún problema; al contrario, lo reivindicamos



perfectamente y de manera permanente en ello. Ojalá, cuando tenía la capacidad de decidir, lo hubiera... lo hubiera realizado. Yo creo que hubiera sido algo importante.

La carretera de Valdeprado, en la última reunión que yo he tenido tanto con el consejero de Asturias como con la Diputación de León, hemos quedado en lo que hemos quedado, que es hacer un estudio de alternativas que ha encargado y que está financiando la Junta de Castilla y León, y que veremos a ver qué es lo que dice desde el punto de vista de si es mejor el enlace por Villablino –el mejor, el actual– o mejor utilizar la carretera de Valdeprado. Y es lo que tenemos pactado con la Diputación de León, donde tiene usted... ¿usted es la secretaria general además de la Unión del Pueblo Leonés ahora, no? Pues hable con su representante de la diputación, porque estaba presente, además, en la reunión donde llegamos a ese acuerdo, con la anuencia también del representante, el consejero de Movilidad, de Medio Ambiente y Movilidad del Principado de Asturias, ¿de acuerdo? Lo digo porque lo sepa. Vamos, no estamos parados, sino que estamos en ese estado de la situación.

En la León-Bragança creo que coincidimos. Usted dice “pues que no quede abandonado”. Pues, claro, eso es lo que tenemos que hacer: ir planteando actuaciones para poder mejorarla, y ya veremos en el futuro hacia dónde nos lleva desde el punto de vista de lo que es el... las disponibilidades presupuestarias.

Y desde Buscyl, yo no he dicho cuál era la organización, usted ha citado la organización. He explicado lo que había y he explicado por qué la... la queja era infundada: porque planteaba una gratuidad en una línea concreta que hasta el día treinta de septiembre no se implantó, es decir, no... no eso. Y reclamaba o hacia una reclamación respecto al período anterior: desde el día uno al veintinueve de septiembre. Si no está implantado, no ha lugar a la cuestión. Me consta el disgusto de la empresa porque, efectivamente, estaba sirviendo... prestando el servicio en las condiciones que estaban establecidas y, a partir del día treinta, pues, efectivamente, ya pudo utilizarse la gratuidad. Era una explicación simple. No tenía... no tenía otro recorrido.

Y en la ruta Salamanca-Ponferrada y Salamanca-León, sí, sí que... sí que está integrada, pero en determinados trayectos, que son los que están solapados con otros que, efectivamente, no son. A veces se producen estas situaciones con las concesiones y entonces sí que existe Buscyl para esa...

Desde el punto de vista de Vox, bueno, lo primero, señora Suárez, yo, si la he ofendido en algo y la he faltado al respeto, discúlpeme, le pido excusas porque yo no soy consciente de haberlo hecho. Puedo haber sido un poco ácido, si quiere, en la crítica. Y, bueno, le ruego no interprete como un ataque personal. Sabe usted, además, que tengo un... vamos, tenemos una cercanía personal cuando estamos en... Así que yo, lo único que puedo hacer es, si he metido la pata en algo desde el punto de vista personal, le ruego acepte mis excusas, porque, vamos, lo último que yo pretendo es eso, ¿no? Si... si ha habido algún... No soy consciente de haberlo hecho, pero bueno, luego ya me lo explicará usted cuando hemos hablado, ¿no?

Respecto al resto de afirmaciones que ha hecho, yo creo que sí que he hablado de todo lo que... de todo lo que usted dice que no he hablado, y está el vídeo ahí, quiero decir. Así que le ruego que vea el vídeo, por favor, porque creo que además lo he detallado con claridad.

Del Corredor Atlántico he dicho que estaba de baja médica y luego he estado explicando cuál era la situación del Corredor Atlántico y a quién tenía que dirigir sus



quejas, que es al Gobierno de la Nación. Y yo creo que lo he hecho con... pues a lo mejor con excesivo detalle. Probablemente pudiera ser así.

En la bonificación de las autopistas yo he dicho que hemos acomodado nuestra posición a la realidad de la situación. Cuando hemos visto que desde el Gobierno no había ningún movimiento para poder replicar las bonificaciones que se dan en la León-Campomanes, pusimos... hemos tomado una decisión política.

Y respecto a la partida de producción de programas y de tal, la que usted ha citado es la subvención que acordó la Comisión de Radiotelevisión, en la que forman parte todos los grupos políticos por dos años. Entonces, el año veinticinco se entregó ya al único operador autonómico que hay en la actualidad y hemos programado en el Presupuesto la segunda anualidad, que ya estaba acordada también. Entonces, era un acto debido porque así lo había acordado la Comisión, que tiene una composición, como ustedes saben, mixta, en el sentido de que hay procuradores, hay personal de la Consejería de Presidencia... vamos, cargos de la Consejería de Presidencia, está el director general de Telecomunicaciones de la Consejería de Movilidad. Y nosotros conocemos los informes, pero es que no había otra manera. El acuerdo era plurianual, y, al ser plurianual, por eso está ahí. No sé a qué se refería con otra referencia a la tele. Yo creo que he explicado con bastante claridad a que... cómo estaba desarrollándose todo el tema relacionado con la televisión de Castilla y León.

Y respecto al PSOE, mire, yo, pues usted ha reiterado todo su posicionamiento, pues yo reitero el mío. ¿Qué quiere que le diga? Me dice que lo que he explicado de la financiación autonómica no es así. Yo le digo que sí que es así; se ponga como se ponga es así. Hay unos acuerdos en los traspasos de competencias y servicios y unos acuerdos en el Consejo de Política Fiscal y Financiera que establecen los tramos, los sistemas, los baremos, etcétera, con arreglo a la Ley Orgánica de Financiación de Comunidades Autónomas. Es así. Sí, sí. Si puede decir todas las veces que quiera con la cabeza que no, pero es así.

Y como quiera que eso es así y son actos obligados, una vez que se han acordado en el Consejo de Política Fiscal y Financiera y se han elevado al rango normativo que corresponde, pues son actos debidos y no son graciables. Y, vamos, lo último que voy a aceptarle es que el presidente del Gobierno va repartiendo la financiación en función de lo que quiere. Pues no es así. Bueno, a lo mejor lo hace en Cataluña y en el País Vasco. Ahí a lo mejor sí, pero aquí no.

Entonces, le puedo asegurar, yo creo que es así, vamos, salvo error u omisión por mi parte. Desde luego, yo creo que es como le digo. Pero, bueno, en cualquier caso, lo que no es graciable es por parte del presidente del... del Gobierno ni del Gobierno de turno. Cada uno tiene que ejecutar lo que tiene... lo que tiene que ejecutar en cada momento y funciona de esa manera.

Respecto a los datos de ejecución de la Consejería, yo he hablado de la Consejería y usted me ha hablado del tomo y no sé qué más de la... del Presupuesto. No, es así.

Y respecto al tema de Buscyl sigo diciendo lo mismo. Yo creo que el líder del caos en el transporte sigue siendo el Ministerio de Transportes, en concreto desde el punto de vista del transporte ferroviario. Y es de una evidencia tal, hay tantas imágenes, tantas cosas, que es que hasta por notoriedad yo creo que es asumible. Y nosotros lo que estamos haciendo... nosotros, los autobuses salen todos los días,



trasladan a la gente y los problemas puntuales que hay se resuelven mediante refuerzos, y desde ese punto de vista yo creo que no hay ningún problema. No hay ningún riesgo para las empresas que están prestando el servicio. Y tenemos contacto permanente –contacto permanente– y no hay ningún riesgo. Es decir, le niego la mayor en ese sentido, ¿no?

Los problemas en... quiero decir, yo también le recomiendo que salga de Valladolid y que vaya. Yo viajo bastante por la Comunidad de Castilla y León. Ya que cree que yo estoy en Segovia de continuo –estoy en Segovia, vivo allí y estoy muy orgulloso de seguir viviendo allí y de tener mi tierra– pues es así. Pero, vamos, otra cosa no, pero yo por la Comunidad me muevo un montón, quiero decir. Y le puedo asegurar que estamos atendiendo todas las incidencias de una manera ágil, de una manera adecuada. Y, bueno, pues es así.

Y lo que he dicho es que no es lo mismo la reserva que el que se quede alguien en tierra. Y lo mantengo, lo sostengo y lo reafirmo. Y usted, sin embargo, está planteando... lo está planteando al revés: cuando hay un problema en una línea concreta en las... en las reservas –que además se está haciendo de una forma irresponsable, porque hay un montón de gente que hace reservas y que luego las cancela, luego vuelve a reservar–, en fin, yo, por la información que me han pasado, hay una actitud por algunos usuarios, de manera irresponsable, que lo que hace es perjudicar al resto. Pero bueno, dicho esto, tampoco tiene mayor recorrido. Se está trabajando para que no exista esa posibilidad.

Y la indignación que usted cree que tienen los usuarios yo creo que es una que tiene usted y que quiere proyectar sobre los demás. Yo creo que hay un grado de satisfacción más que importante con el servicio gratuito de transporte de la Junta de Castilla y León.

Afirmar que cuando se suspenden las paradas o se paran las paradas tiene que asumirlo la Comunidad Autónoma, ¡hombre!, es una... una afirmación, como mínimo, gratuita. Es decir, si la competencia la tiene el Ministerio y en el Estatuto de Autonomía y en la Constitución las competencias, efectivamente, es de las Comunidades Autónomas, salvo, salvo aquellas rutas que se resuelve el Ministerio. Léalo, porque lo dice literalmente. La competencia exclusiva... Ya, ya, pero es que yo estoy citando la Constitución y usted plantea aquí cuestiones de carácter axiomático como si fueran verdades que no necesitan demostración. Pues me temo que lo tiene que demostrar, y no lo puede demostrar, porque la Constitución y el Estatuto dicen lo que acabo de decir. Entonces, las que se reserva el Estado las tiene que financiar, y si quiere traspasarlas, como cualquier otra competencia, las tiene que financiar. Y es en lo que no estamos de acuerdo. Y es en lo que no estamos de acuerdo.

Bueno, yo creo que la Ley de Movilidad Sostenible ha salido del Senado con unas enmiendas muy claritas que lo que persiguen es lo que persiguen, que es garantizar las paradas actuales, porque no están garantizadas. Es que no se lo cree nadie. Y la financiación también. No se lo cree ni la Comunidad de Castilla-La Mancha. El señor García-Page, desde luego, no se lo cree. Así que háganselo mirar, desde ese punto de vista.

Y respecto a la conferencia sectorial, no me diga que es que luego nos levantamos. Yo he estado en conferencia... [murmillos] ... yo he estado... el consejero que les habla ha estado en conferencia sectorial con el Ministerio de Transformación y yo



no me he levantado de allí. Hemos estado allí, hemos adoptado acuerdos y ha habido desacuerdos, pero hemos estado allí. Y el señor ministro de Transportes ni siquiera nos ha dado la oportunidad de reunirnos.

¡Hombre!, deberían de... deberían de decírselo, ¿no? Ustedes, que tienen línea directa con él. Es decir, que tampoco pasa nada porque se reúnan, ¿no? Reunirse no significa estar de acuerdo en todo. Pero, hombre, por lo menos que nos... que se reúna, un poquito de diálogo, ¿no? Yo creo que es como se acuerdan las cosas.

En fin. Bueno, al margen de todo esto, sí que quería indicarles que, de todas maneras, yo tomo nota, porque, evidentemente, ahí ha habido mucha rapidez en algunas de las propuestas, que quizá no haya podido dar respuesta a todas, pero que las estudiaremos con detalle para poder tenerlas en cuenta al menos, ¿no? Y que no se queden aquí en saco roto. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR CASTRO CAÑIBANO):

Muchas gracias, consejero. Finalizado el debate, abrimos un turno para que aquellos consejeros que no han... que no han intervenido lo puedan hacer. ¿Alguien quiere intervenir? ¿Nadie? Gracias.

Agradeciendo la intervención del consejero y... y de todo su equipo que le acompaña y recordándoles que...

EL CONSEJERO DE MOVILIDAD Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL (SEÑOR SANZ MERINO):

Señor presidente, si me permite. Bueno, al margen de que haya habido momentos un poco más subidos de tono y tal, quiero agradecer de nuevo el tono de las intervenciones, porque creo que ha sido un debate, por lo menos para mí, enriquecedor, ¿no? Y lo que siento es que haya sido por la tarde y que se nos haya alargado un poco. Lo lamento, pero... pero, bueno, se lo quiero agradecer de todas maneras.

EL PRESIDENTE (SEÑOR CASTRO CAÑIBANO):

Ha sido solamente un poco. Recordarles que mañana, en vez de a las diez y media, es a las once y con la comparecencia del consejero de Sanidad. Muchas gracias y que tengan buen viaje. (Me dice el letrado que se levante la sesión).

Se levanta la sesión.

[Se levanta la sesión a las veintiuna horas treinta minutos].