

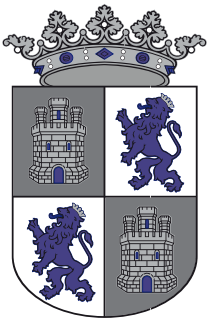
COMISIÓN DE MOVILIDAD Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL

PRESIDENCIA DON EMILIO JOSÉ BERZOSA PEÑA

Sesión celebrada el día 21 de mayo de 2025, en Valladolid

ORDEN DEL DÍA

1. Pregunta para su respuesta oral, POC/000336, formulada a la Junta de Castilla y León por los Procuradores Dña. Elena Rincón Iglesias, D. Emilio José Berzosa Peña, D. David Beltrán Martín, D. Juan Jesús Blanco Muñiz, Dña. Beatriz Coelho Luna, D. Pablo Trillo-Figueroa Martínez-Conde y Dña. María Antonia López Sáenz de Santa María, relativa a qué actuaciones promueve la Consejería de Movilidad y Transformación Digital para asegurar una adecuada conservación de la red viaria autonómica, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 382, de 13 de febrero de 2025.
2. Proposición no de ley, PNL/001144, presentada por los Procuradores D. Luis Briones Martínez, Dña. Laura Pelegrina Cortijo, Dña. Virginia Jiménez Campano, Dña. Noelia Frutos Rubio y D. Jesús Puente Alcaraz, instando a la Junta de Castilla y León a realizar la tramitación urgente del proyecto de construcción de una rotonda en la CL-619, entre el punto kilométrico "58 al Pk. 58,135", en la confluencia con la carretera BU-130, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 341, de 31 de octubre de 2024.
3. Proposición no de ley, PNL/001361, presentada por las Procuradoras Dña. María Luisa Calvo Enríquez, Dña. Susana Suárez Villagrà y Dña. Rebeca Arroyo Otero, instando a la Junta de Castilla y León a que inste al Gobierno de España a realizar los estudios de viabilidad y los trabajos necesarios para la reapertura de la línea ferroviaria de la Ruta de la Plata con carácter de urgencia, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 413, de 30 de abril de 2025.

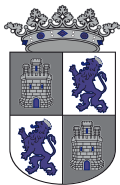


SUMARIO

	<u>Páginas</u>
Se inicia la sesión a las diez horas treinta minutos.	22675
El presidente, Sr. Berzosa Peña, abre la sesión.	22675
 Primer punto del orden del día. POC/000336.	
El secretario, Sr. Pablos Romo, da lectura al primer punto del orden del día.	22675
Intervención de la procuradora Sra. Rincón Iglesias (Grupo Popular) para formular la pregunta a la Junta de Castilla y León.	22675
Contestación, en nombre de la Junta, del Sr. Puerta García, director general de Carreteras e Infraestructuras.	22676
En turno de réplica, interviene la procuradora Sra. Rincón Iglesias (Grupo Popular).	22679
En turno de dúplica, interviene el Sr. Puerta García, director general de Carreteras e Infraestructuras.	22681
 Segundo punto del orden del día. PNL/001144.	
El secretario, Sr. Pablos Romo, da lectura al segundo punto del orden del día.	22683
Intervención del procurador Sr. Briones Martínez (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	22683
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pascual Muñoz (Grupo Mixto).	22686
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Gallego González (Grupo UPL-SORIA ¡YA!).	22686
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Suárez Villagrà (Grupo VOX Castilla y León).	22687
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Blanco Muñiz (Grupo Popular).	22688
Intervención del procurador Sr. Briones Martínez (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	22690
El presidente, Sr. Berzosa Peña, somete a votación, en los términos fijados por su proponente, la proposición no de ley número 1144. Es aprobada.	22693
 Tercer punto del orden del día. PNL/001361.	
El presidente, Sr. Berzosa Peña, da lectura al tercer punto del orden del día.	22693



	<u>Páginas</u>
Intervención de la procuradora Sra. Calvo Enríquez (Grupo VOX Castilla y León) para presentar la proposición no de ley.	22693
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pascual Muñoz (Grupo Mixto).	22695
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Gallego González (Grupo UPL-SORIA ¡YA!).	22696
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pablos Romo (Grupo Socialista).	22698
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Coelho Luna (Grupo Popular).	22699
Intervención de la procuradora Sra. Calvo Enríquez (Grupo VOX Castilla y León) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	22701
Intervención del procurador Sr. Pablos Romo (Grupo Socialista) para pronunciarse sobre el texto final propuesto.	22703
El presidente, Sr. Berzosa Peña, somete a votación, en los términos fijados por su proponente, la proposición no de ley número 1361. Es aprobada.	22703
El presidente, Sr. Berzosa Peña, levanta la sesión.	22703
Se levanta la sesión a las doce horas tres minutos.	22703



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

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Buenos días a todos. Damos comienzo a la Comisión. Se abre la sesión. ¿Algún grupo parlamentario tiene que comunicar alguna sustitución? No hay ningún grupo. Por lo tanto, por el señor secretario se da lectura al primer punto del orden del día.

POC/000336

EL SECRETARIO (SEÑOR PABLOS ROMO):

Primer punto del orden del día: **Pregunta para su respuesta oral número 336, formulada a la Junta de Castilla y León por los Procuradores doña Elena Rincón Iglesias, don Emilio José Berzosa Peña, don David Beltrán Martín, don Juan Jesús Blanco Muñiz, doña Beatriz Coelho Luna, don Pablo Trillo-Figueroa Martínez-Conde y doña María Antonia López Sáenz de Santa María, relativa a qué actuaciones promueve la Consejería de Movilidad y Transformación Digital para asegurar una adecuada conservación de la red viaria autonómica, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 382, de trece de febrero de dos mil veinticinco.**

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

LA SEÑORA RINCÓN IGLESIAS:

Gracias, presidente. Buenos días, señorías. En primer lugar, dar la bienvenida a la que ya es su casa en esta Comisión a don Jesús Félix Puerta, director general de Carreteras e Infraestructuras, y agradecerle una vez más su presencia en... en esta Comisión. Agradecerle también su trabajo, porque no olvidemos que la red viaria autonómica de Castilla y León es una de las más extensas: estamos hablando de unos 11.500 kilómetros de carreteras. Una extensión, como decía, la más extensa del país, que supone un reto constante, desde el punto de vista técnico pero también económico y también de planificación.

También tenemos, en este caso, una gran oportunidad para fortalecer esa cohesión territorial y asegurar el acceso a los servicios públicos en igualdad de condiciones, facilitando esa actividad económica, especialmente en el medio rural, algo que desde Castilla y León siempre luchamos y trabajamos por que así sea.

La conservación, como os decía, de esta red autonómica no solo es una cuestión de mantenimiento rutinario, es una política pública estructural. Y estamos hablando de esa seguridad vial, de movilidad sostenible y de eficiencia administrativa, pero también de... de conectividad entre comarcas y de respuestas también ante posibles emergencias. No podemos olvidar que una carretera segura salva vidas, una vía bien mantenida conecta oportunidades y una red moderna también genera confianza en el territorio y también en sus ciudadanos.



Además, en un contexto de transformación digital, el enfoque clásico de conservación está dando paso a una visión más integrada. Ya también lo hemos hablado en diferentes Comisiones aquí: la incorporación de diferentes tecnologías, como la sensorización, la monitorización en tiempo real o la inteligencia artificial aplicada precisamente al tráfico nos permite anticipar esos riesgos, optimizar recursos y también mejorar la respuesta institucional.

En Castilla y León ya se están dando pasos importantes -ya lo conocemos- en esa dirección y creemos que es fundamental también que se conozcan y se reconozcan. Por eso le... le instamos hoy a que nos lo explique. Queremos conocer con detalle cuáles son las líneas de trabajo que desde la Consejería se están impulsando para dar respuesta a la necesidad permanente de conservación y mejora de nuestras infraestructuras viarias. Queremos saber cómo se... se priorizan esas actuaciones, qué papel juegan los nuevos modelos de gestión, qué criterios aplican para responder a las demandas del territorio y hasta qué punto se está avanzando en soluciones innovadoras que refuerzan la eficiencia y la sostenibilidad del sistema.

Por ello, le hacemos la siguiente pregunta: ¿qué actuaciones promueve la Consejería de Movilidad y Transformación Digital para asegurar una adecuada conservación de la red viaria autonómica? Quedamos a la espera de sus aportaciones. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. En contestación, por parte de la Junta de Castilla y León, tiene la palabra el director general de Carreteras e Infraestructuras, al que hay que agradecer una vez más que esté hoy aquí, don Jesús Félix Puerta García.

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

Buenos días a todos. Señor presidente, señoras y señores procuradores. La conservación de la red viaria autonómica constituye todo un reto para la Junta de Castilla y León, que abordamos con ilusión y con un firme compromiso con la ciudadanía.

Las personas que deciden vivir en Castilla y León son quienes utilizan las carreteras para sus desplazamientos más habituales, y desde la Consejería de Movilidad y Transformación Digital queremos minimizar los riesgos a los usuarios poniendo los mejores medios personales, tecnológicos y materiales para ofrecer el mejor estado de conservación de nuestras carreteras, siempre dentro de las disponibilidades presupuestarias.

Como ustedes conocen, nuestra Comunidad Autónoma es la más extensa de España, como también es... lo es la red de carreteras de titularidad de la Junta, que comprende más de 11.500 kilómetros y se caracteriza por ser un tanto heterogénea, dada la orografía y el alto componente de ruralidad en nuestro territorio. Esto supone que el Gobierno de Mañueco tiene... tiene que realizar un importantísimo esfuerzo y que aborda con recursos exclusivamente autonómicos. Las cifras así lo evidencian: desde el inicio de la legislatura y durante dos mil veinticinco, se van a licitar contratos para conservación y mantenimiento de la red viaria por un importe total de 270 millones de euros. Nuestra política de conservación de carreteras responde a



un objetivo muy claro: el mantenimiento de un estándar de calidad constante en la red viaria es garantía de mayor seguridad vial. Además, somos plenamente conscientes de que la realización de una gestión eficiente de los recursos públicos se traduce necesariamente en conservar y prolongar la vida útil de las infraestructuras.

En este sentido, las actuaciones de conservación que lleva a cabo la Consejería de Movilidad y Transformación Digital comprende varios campos y varias intervenciones que pueden agruparse en... de la siguiente manera:

Conservación ordinaria: con ella se realizan las operaciones de viabilidad ordinaria y viabilidad invernal, así como actividades de vigilancia, limpieza, adecuación de márgenes y pequeñas reparaciones que se ejecutan con medios propios, así como con contratos plurianuales.

Conservación de firmes mediante refuerzos y renovaciones superficiales: estas son actuaciones concretas que se licitan y ejecutan cada año orientadas a mejorar la capacidad estructural del pavimento y sus características superficiales.

Conservación de estructuras: este tipo de actuaciones engloban inspecciones y rehabilitaciones para garantizar la seguridad y funcionalidad de los puentes y otras estructuras.

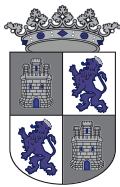
Señalización, balizamiento y defensas: son intervenciones que aseguran el mantenimiento de la señalización vial, reposición de barreras de seguridad y la mejora de sistemas, como los protectores para motoristas; además, se redactan y se licitan, de forma concatenada y con prioridad... prioridad... periodicidad bianual, los contratos de señalización vertical, para la colocación y reposición de señales; y también los proyectos de señalización horizontal, para el pintado y repintado de marcas viales. De esta manera, se garantiza en todo momento este tipo de labores de forma ininterrumpida. Asimismo, se realizan actuaciones específicas de seguridad vial dirigidas a la mejora de tramos y zonas puntuales que presentan una mayor peligrosidad.

Por último, todos los años llevamos a cabo la campaña de... de viabilidad invernal, que viene ofreciendo muy buenos resultados y que consolida a la Junta de Castilla y León como un éxito de gestión ante las inclemencias que puedan sufrir los usuarios en las carreteras.

Dada la relevancia tanto por el volumen de inversiones como por su contribución al estado de conservación de la red viaria autonómica, permítame que me extienda en la exposición sobre la conservación ordinaria. De cualquier otro asunto podré informarle, si lo estima oportuno, en mi segunda intervención.

Quiero destacar, en primer lugar, que la conservación ordinaria constituye el grueso de nuestras intervenciones y es crucial, ya que permite abordar de forma proactiva los problemas pequeños antes de que se conviertan en reparaciones más costosas y complejas. Esta conservación ordinaria se lleva a cabo a través de un sistema mixto, con medios propios y con empresas contratadas por licitación pública.

Para sufragar las actuaciones con medios propios, la Consejería de Movilidad y Transformación Digital destina anualmente unos 9.000.000 de euros, enviando en torno a 1.000.000 de euros a cada provincia para costear los gastos de material -áridos, emulsiones- y para acometer actuaciones mediante contratos menores, todo ello sin considerar el importe referido al gasto del personal propio.



Aprovecho, de hecho, la ocasión para agradecer la implicación de los 500 empleados públicos adscritos a la conservación de nuestra red viaria, que muchas veces trabajan en condiciones climatológicas adversas y con gran capacidad de reacción ante las necesidades que se detectan. Los auxiliares de carreteras se dedican a realizar bacheos localizados, pequeñas reparaciones y limpiezas de obras de fábrica; los vigilantes de explotación, los técnicos auxiliares y los vigilantes de obras se encargan de controlar todas las obras de conservación.

Además, con ayuda del personal adscrito a cada provincia y con el propio de la Dirección General, se lleva a cabo el Plan Regional de Aforos, elaborándose anualmente mapas de aforos y velocidades, para lo que contamos con 870 estaciones distribuidas por toda la red que nos permiten la obtención de datos. Asimismo, se lleva a cabo anualmente el estudio de accidentes. Toda esta información permite abordar una adecuada toma de decisiones en la programación de las actuaciones en nuestras carreteras.

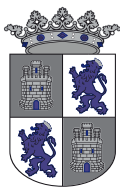
Para el ejercicio de las funciones de conservación por el personal propio, la Consejería de Transformación Digital dispone de 41 parques de maquinaria distribuidos por toda la red, ampliamente dotados con camiones de bacheo, taller mecánico y maquinaria de obra pública que permite desarrollar sus funciones. A esos 41 parques se añadirá este año el nuevo parque en la ciudad de Valladolid, que va a suponer una inversión de 2,6 millones y que se promoverá y se licitará en este año dos mil veinticinco.

Como ustedes ya conocen, para mejorar la gestión de la red autonómica, la Consejería de Movilidad y Transformación Digital está apostando firmemente por el empleo de las nuevas tecnologías. Así, se están realizando inversiones que rondan los 3,5 millones de euros para impulsar las carreteras inteligentes, con actuaciones de vanguardia, como el Programa Territorio Rural Inteligente o la elaboración del Modelo Digital de la Carretera. No me detendré en este punto, habida cuenta que ya he tenido ocasión de exponerlo en recientes intervenciones en esta Cámara. Baste decir que este innovador proyecto va a permitir tener una visualización digital de la carretera, un inventario de activos y de toda la información georreferenciable de la red de carreteras de titularidad autonómica, con un enfoque integral y que va a suponer un salto cuantitativo en la mejora de la gestión del mantenimiento de las carreteras.

Para la conservación realizada con medios externos, la Consejería de Movilidad y Transformación Digital cuenta con 13 contratos de servicios, 1 por provincia, a excepción de Burgos y León, que, dada la dimensión y los kilómetros de los que disponen, cuentan con 2 contratos. Asimismo, para la conservación de la autovía 231, León-Burgos, se dispone de otros 2 contratos de servicios.

En cuanto a la autovía A-601, entre Valladolid y Segovia, se gestiona a través de 2 contratos de concesión de obra pública, realizándose su conservación y explotación con los medios de las concesionarias hasta la finalización de dichos contratos en el año dos mil cuarenta y uno.

De la importancia que tiene la conservación del patrimonio viario de titularidad de la Comunidad de Castilla y León dan idea las cifras: dos terceras partes del presupuesto de la Dirección General de Carreteras se destina al mantenimiento de



las infraestructuras viarias. Otro importante es que la inversión anual exclusivamente en los 13 contratos de conservación ordinaria es de más de 33 millones de euros. En este ejercicio dos mil veinticinco, se contratarán los contratos de conservación ordinaria para la provincia de Soria, por un importe de 15,5 millones de euros, y de la zona sur de Burgos, por casi 14 millones de euros. También en este año se iniciará la licitación anticipada de otros 5 contratos, que se han de adjudicar en el año dos mil veintiséis, por un importe global de unos 55 millones de euros.

Señorías, voy finalizando. Para abordar la ingente tarea que supone cubrir las necesidades de nuestra red de carreteras –insisto– la Junta de Castilla y León cuenta exclusivamente con financiación autonómica, debido a que el Gobierno de España nos privó –con decisiones unilaterales, como viene siendo una práctica habitual en sus políticas de movilidad pública– de la posibilidad de acceder a fondos europeos para carreteras, de los que sí, por ejemplo, dispone Portugal, que... a la que le han concedido una ayuda de Fondos Next Generation, de 29 millones de euros, para acometer la ejecución de la carretera *Bragança-Rihonor*.

Además de esta falta de financiación europea, el Gobierno de España viene lastrando las conexiones de Castilla y León con retrasos desde hace décadas en la ejecución de las autovías, sigue sin presentarse el Plan del Corredor Atlántico a su paso por nuestra Comunidad y es notoria la falta de inversión en la A-62, la A-66 y en otras tantas carreteras nacionales.

Pues bien, frente a la política del Gobierno de España, que crea territorios de primera y de segunda, la Junta de Castilla y León apuesta por la vertebración del territorio con sentido de Comunidad y de hacer efectiva la igualdad de oportunidades para las personas, especialmente en el medio rural. Somos muy conscientes de que las carreteras son esenciales para el desarrollo económico y social y que constituyen el punto de partida de la movilidad de la mayor parte de los ciudadanos. La implicación del Gobierno de Mañueco en ofrecer mejores carreteras se plasma en actuaciones concretas como las que acabo de exponer, centradas en las necesidades de las personas, en la innovación y en la sostenibilidad como factor esencial para abordar las necesidades del presente y del futuro de Castilla y León.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

LA SEÑORA RINCÓN IGLESIAS:

Gracias, presidente. Queremos agradecer al señor director general su intervención y la información detallada que nos ha facilitado y nos ha ofrecido de esta respuesta... –perdón– de esta cuestión que le planteábamos en relación a la... a la red viaria autonómica.

Es muy positivo comprobar cómo desde la Consejería de Movilidad y Transformación Digital se están destinando inversiones importantes en las distintas líneas estratégicas que configuran una política viaria moderna. La inversión en conservación y explotación, que supone una parte muy significativa del esfuerzo económico de la Junta de Castilla y León, confirman una vez más que este Gobierno



autonómico considera las infraestructuras viarias como un servicio público esencial. Hablamos de inversión en seguridad, en cohesión territorial y también garantía de derechos a los ciudadanos.

La modernización de la red viaria es también una apuesta a largo plazo por mejorar la conectividad y reducir los tiempos de desplazamiento, lo cual está repercutiendo directamente en la competitividad de las empresas, la calidad de vida de las personas y el acceso a condiciones de igualdad a los servicios básicos.

Pero sí que hay un elemento que queremos poner especialmente en valor, y es el enfoque innovador que se está adoptando en el ámbito de la conservación. Como decíamos, la... la incorporación de esos sistemas inteligentes de la gestión, la sensorización del tráfico, la aplicación de tecnologías para alertar sobre tiempos a tiempo real, como, por ejemplo, los cruces con fauna salvaje o la presencia de ciclistas, son líneas de actuación que sitúan a Castilla y León en la vanguardia de una gestión viaria moderna.

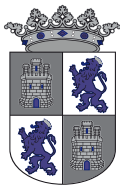
En ese sentido, iniciativas como el Programa Territorio Rural Inteligente reflejan una clara voluntad de adaptar la transformación digital al contexto concreto de nuestra Comunidad. Una Comunidad, como decíamos, extensa, pero con una alta dispersión... con una alta dispersión territorial, pero que no renuncia a ofrecer a sus ciudadanos, vivan donde vivan, un sistema de transporte y de movilidad eficiente y seguro.

No obstante, y también queremos aprovechar esta intervención para insistir en una cuestión que ya nos ha dicho el señor director general, y es que consideramos esencial y no podemos dejar de denunciar que Castilla y León no está recibiendo esa financiación europea específica para la conservación y modernización de nuestras carreteras, a diferencia de, como ya ha dicho, de otros países muy próximos, como puede ser, por ejemplo, Portugal. Y, señorías, es que esto es una desigualdad que perjudica a los ciudadanos de nuestra Comunidad y exige eso, esa reivindicación firme y constante con el Gobierno de España. Lo hemos dicho antes y lo reiteraremos las veces que haga falta: nuestros ciudadanos tienen el mismo derecho a tener una red viaria moderna y segura que cualquier otro ciudadano. No podemos permitir que ciertos criterios de oportunidad o que por razones políticas se cronifiquen esas asimetrías en la distribución de los recursos.

Aparte de esto, que creemos que es muy importante y por ello debemos reiterar en... en ello, también creemos que es necesario seguir trabajando en lo que respecta a esta Consejería en que esas inversiones lleguen de manera equilibrada a todas las provincias, y especialmente en esas zonas rurales y que sean menos pobladas. Una buena carretera puede ser una diferencia entre quedarse en un pueblo o marcharse a la ciudad.

En conclusión, queremos dejar claro que valoramos y reconocemos el esfuerzo que se está realizando desde esta Dirección General, desde la Consejería de Movilidad y Transformación Digital. Los datos que hoy nos ha facilitado trasladan esa muestra de que hay una planificación sólida, una ejecución eficaz y también una visión de futuro, algo que es muy importante.

Quedamos en esta segunda intervención atentos a aquellos aspectos que el señor director general quiera ampliar o que quiera completar respecto a la intervención anterior, especialmente porque un poco por pues falta de tiempo en determinadas cuestiones, quizá, no se ha podido detener un poco más. Muchas gracias.

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

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

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

Muchas gracias. Como ya les he explicado en la intervención anterior, me he extendido en cuanto a la conservación ordinaria, pero sabemos también que la red de carreteras autonómicas de Castilla y León, como cualquier red de carreteras de titularidad de otras Administraciones, requieren de inversiones en refuerzo y mantenimiento de firmes, que se van licitando todos los años en función de las necesidades y disponibilidades presupuestarias. A título de ejemplo y sin ánimo de ser exhaustivo, enumero alguna actuación:

En Ávila, está prevista la licitación del refuerzo de la CL-105, de La Cañada al límite de la Comunidad de Madrid.

En Burgos, merece una mención especial en este año dos mil veinticinco dos actuaciones: estos días han sido adjudicados... ha sido adjudicado el contrato correspondiente a la renovación superficial de la Burgos 601, entre Villadiago y Melgar de Fernamental, por 1,8 millones de euros, que permitirá actuar en 22, 8 kilómetros; y en breve se licitará la actuación en la CL-629, en un tramo de 10,6 kilómetros en la zona de las Merindades, por un importe de 3,1 millones de euros.

En León, se está ejecutando el refuerzo de la CL-626, de La Robla a Robles de Valcueva, con una inversión cercana a 1,5 millones de euros.

En Palencia, se ha finalizado y se recibirá en próximas fechas la rehabilitación de firme y seguridad vial de la carretera CL-627, de Cervera de Pisuerga al límite con Cantabria, por 8,8 millones de euros.

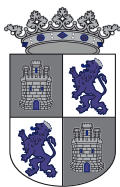
En Salamanca, se adjudicará en breve el contrato para intervenir en la Salamanca 104, desde Guijuelo al límite con la provincia de Ávila, con una inversión que ronda los 1,2 millones de euros para un tramo de 7,5 kilómetros.

En Segovia, está en ejecución la renovación de la Segovia 322, que va de la Nacional 110 a Marugán, por 1,5 millones de euros; y se va a adjudicar en breve el contrato en la misma carretera en el tramo Marugán-Muñopedro, con un presupuesto estimado de 1,3 millones de euros y que va a permitir actuar en 9 kilómetros.

Y en Valladolid, recientemente ha finalizado la renovación superficial del firme de la A-601, en un tramo de 8,49 kilómetros, por más de 2.000.000 de euros.

Además, en los contratos de conservación ordinaria se ha incorporado una mejora a valorar en el momento de la adjudicación, como es el extendido de varias toneladas de mezcla bituminosa en caliente, que permite a los Servicios Territoriales acometer algunas actuaciones urgentes.

Otro ámbito importante para garantizar una adecuada conservación de la red de carreteras autonómica es, sin duda, la conservación de las estructuras. Esta conservación incluye las inspecciones y rehabilitaciones necesarias para garantizar la seguridad y funcionalidad de puentes y otras estructuras. Por ejemplo, en Soria



se acaba de reconstruir una estructura sobre la carretera CL-101, en Almazán, por un importe de 0,5 millones de euros, y en Zamora se licitará este año la reparación de un viaducto sobre la presa de la Almendra, en la carretera CL-527, por un importe de 0,5 millones de euros.

Sin ser de programa de conservación, que es el que compete en esta comparecencia, pero sí cabe destacar que en el programa de modernización se está ejecutando un nuevo puente sobre el río Valderaduey en la provincia de Zamora, en la carretera Zamora 512, por un importe de 2,2 millones de euros.

En la red autonómica existen 2.981 estructuras inventariadas, lo que... en las que se realizan sistemáticamente y de manera programada, para permitir identificar aquellas actuaciones que deben ser ejecutadas de forma prioritaria.

No cabe duda, y todos coincidiremos, en que la señalización de nuestras carreteras es, sin duda, un aspecto de máxima importancia para la seguridad vial. Anualmente, la Junta de Castilla y León invierte unos 5.000.000 de euros en señalización vertical y horizontal, y fomentamos medidas altamente innovadoras, como la señalización inteligente para evitar los accidentes provocados por la presencia de animales salvajes, que está resultando muy exitosa al haberse constatado una reducción de accidentes del 22 % en esos tramos. Además, la Consejería sigue estudiando nuevas zonas para implantar este tipo de señales y otros sistemas adecuados para alertar al conductor de posibles riesgos en la conducción.

La Consejería de Movilidad y Transformación Digital, dentro de sus funciones, ha asumido un compromiso especial con la seguridad vial. Un objetivo permanente que marca nuestra gestión es la reducción de las... del número de accidentes cada año. Estas objetivos se realizan mediante 6... unas actuaciones específicas que puedo resumir en 6 líneas -y ya voy terminando-: balizamiento y defensa de carreteras, acondicionamiento de travesías, reordenación de accesos a la carretera, acondicionamiento de intersecciones, actuaciones en los tramos de concentración de accidentes y acondicionamiento de márgenes.

Han sido innumerables las actuaciones ejecutadas en los últimos años, todas ellas buscando el mismo objetivo: el descenso significativo de los índices de peligrosidad, de mortalidad y el número de tramos de concentración de accidentes. Todo el esfuerzo realizado se traduce en la mejora de los ratios asegurados a... a la seguridad vial.

No quiero finalizar mi intervención sin mencionar nuestro firme compromiso con la sostenibilidad ambiental, con medidas, por ejemplo, como el empleo de polvo procedente de reciclado de neumáticos para los betunes en las mezclas bituminosas. Hemos sido la primera Comunidad Autónoma y la que más emplea estos productos.

Como ven, señorías, no solo son palabras, son los hechos los que ponen de manifiesto la gestión eficaz que lleva a cabo la Junta de Castilla y León en materia de carreteras con el objetivo último de procurar el bienestar de las personas de esta tierra y quienes transitan por ella. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Pues muchas gracias, señor director general, una vez más por su presencia siempre en esta Comisión para responder a las preguntas que se le hacen.



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

PNL/001144

EL SECRETARIO (SEÑOR PABLOS ROMO):

Segundo punto del orden del día: **Proposición no de ley número 1144, presentada por los Procuradores don Luis Briones Martínez, doña Laura Pelegrina Cortijo, doña Virginia Jiménez Campano, doña Noelia Frutos Rubio y don Jesús Puente Alcaraz, instando a la Junta de Castilla y León a realizar la tramitación urgente del proyecto de construcción de una rotonda en la CL-619, entre el punto kilométrico “58 al punto kilométrico 58,135”, en la confluencia con la carretera BU-130, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 341, de treinta y uno de octubre de dos mil veinticuatro.**

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

EL SEÑOR BRIONES MARTÍNEZ:

Buenos días. Gracias, señor presidente. Bueno, pues la iniciativa que hoy presentamos tiene por objeto instar a la Junta de Castilla y León a realizar la tramitación urgente del proyecto de construcción de una rotonda, la... la CL-619, entre el punto kilométrico 58 al punto kilométrico 58,135, concretamente en la confluencia con la carretera BU-130.

Y quiero iniciar precisamente esta exposición con las últimas palabras que acaba de decir hoy el... el director general de Carreteras, que aquí hablaba de muchas cosas, pero sobre todo se... hablaban fundamentalmente de los hechos realizados en materia de carreteras para procurar el beneficio de quien transita por ellos. Esperemos, esperemos, que lo que ha dicho el director general al final se pueda también concretar en la iniciativa que hoy planteamos, porque es una iniciativa desde luego que está generando grandes grandes problemas en esta zona.

Saben ustedes que la comarcal 619 es una carretera de titularidad de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, que transcurre entre las... las localidades de Aranda de Duero y de Magaz de Pisuerga, en Palencia, y, concretamente, el itinerario es de unos 73 kilómetros. Atraviesa un importante número de localidades, unas veces por el centro de las mismas y otras veces con accesos y semirrotondas o intersecciones peligrosas, que han sido objeto de innumerables iniciativas ante esta Institución a través de las mismas e, incluso, preguntas parlamentarias y comparecencias aquí del anterior o anteriores directores generales; la mayoría por parte del Grupo Parlamentario Socialista.

Hasta la fecha, señorías, no hemos logrado concienciar a la Junta de Castilla y León a resolver definitivamente un problema que afecta a todos los conductores y transeúntes que atraviesan diariamente esta carretera. El objeto de esta PNL afecta, como he dicho, a esta localidad de La Horra, fundamentalmente: una localidad



de 351 habitantes, una de las localidades más importantes de la Ribera del Duero burgalesa, que atesora una docena de bodegas elaboradoras de vino, que dan trabajo diariamente a más de un centenar de personas que van y vienen a esta localidad para hacer el laboreo relacionado fundamentalmente con el viñedo desde Aranda de Duero y a los miles de vehículos que, como he dicho, circulan diariamente por la misma, fundamentalmente desde Aranda de Duero hasta Palencia.

Cada año, señorías, cada año que se retrasa un proyecto en un pueblo, que falta un servicio esencial o no existe un transporte adecuado para desplazar a sus vecinos a la capital de la comarca o de la provincia supone probablemente que una familia o dos o varias, que se pudieran quedar a vivir en él, al final, tienen que marcharse. Y esta es la esencia y la causa de la despoblación en el medio rural: la falta de servicios y medios adecuados.

Como he dicho, La Horra es un pueblo con mucha capacidad de crecer: tiene 351 habitantes fijos empadronados y un flujo de más de 100 personas diarias que trabajan en las bodegas y en el campo. Pero también tiene mucha capacidad de mejorar la seguridad vial de esta carretera autonómica (la BU-130), que divide en dos el municipio a su paso por el mismo, y la de construir una rotonda de acceso en el cruce de la... de la carretera 619. Unas actuaciones que la Junta hasta la fecha ha rechazado.

Lo mismo que lo acontecido por el estado de abandono del edificio del Centro de Interpretación de la Lana, que tuvo que cerrarse por problemas financieros a causa del rechazo de la Junta de Castilla y León a abonar, a pagar el importe que prometió a los ayuntamientos de la Mancomunidad Ruta del Vino Afluyente Rural. Está esa situación completamente vandalizada, y estos se suman a otros proyectos que tampoco han tenido el respaldo de la Junta de Castilla y León.

La responsabilidad en la falta de proyectos y de servicios, la mayoría de las veces en el ámbito rural, no es de los ayuntamientos, que están infrafinanciados y no tienen capacidad económica para endeudarse en proyectos y servicios demandados por sus vecinos, es de las Administraciones superiores, que incumplen la Constitución. Y en Castilla concreta... en Castilla y León, concretamente, el propio Estatuto. ¿Por qué? Por esa falta de financiación al negarse la Junta unas veces y otras veces la propia diputación o las diputaciones a financiar proyectos -como digo- necesarios para mejorar la calidad de vida de sus habitantes, como el que hacemos mención y traemos a debate a esta Comisión.

En este caso y con relación a esta rotonda tan demandada no solo por los vecinos, también por los miles de conductores que atraviesan esta carretera, demandada también por la Cámara de Comercio de Palencia e incluso por el propio Consejo Regulador y la mayoría de las localidades afectadas, por parte de la propia localidad de La Horra, que diariamente al atravesarla corren el riesgo de tener un grave accidente al circular por ella, e incluso alguno -alguno, como saben ustedes y haré mención posteriormente- ha perdido la vida.

Y en su parte formal, esta iniciativa se refiere concretamente al acceso tanto a conductores como a viandantes que circulan por la localidad de... de La Horra desde la... precisamente la carretera seiscientos... CL-619 en las intersecciones de la... de la Burgos 130. Aquí, evidentemente, la... la BU-130 en La Horra se llama la avenida de la Constitución, porque atraviesa por medio en un pueblecito tan pequeño



y divide precisamente a esta localidad. Y hablamos de los puntos kilométricos del 58 al 58,135, en los que se están produciendo con cierta habilidad... -perdón- habitualidad accidentes de tráfico ya desde el año noventa y siete, debido a los grandes problemas fundamentalmente existentes en la falta de visibilidad por un cambio de rasante, causa fundamental de los mismos, como el que se produjo en el año dos mil nueve, con dos muertos, al colisionar un camión y un coche en el fatídico ya conocido cruce de La Horra, lo que dio lugar a algunas actuaciones por parte de la Junta, que se han demostrado ser claramente ineficientes e insuficientes en este tramo de... de concentración de accidentes.

Decía en su comparecencia el entonces director general de Carreteras e Infraestructuras que la solución contemplada en el proyecto de la Junta -a grandes rasgos- consistía en acondicionar la intersección existente, aumentar la visibilidad tanto de cruce como de parada, y se iba a mejorar el cambio de rasante rebajándolo y mejorando las curvas de transición y resituar las vallas de protección para que no impidieran la visibilidad de cruce. Esto lo decía el entonces director general, señor Solís Villa.

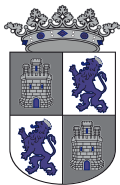
Pero -como decimos- sigue habiendo graves accidentes continuados, incluso después de las actuaciones llevadas a cabo. Entre estos, la colisión que tenía lugar en la carretera, en este caso la 619, entre dos turismos, que se saldó con cuatro personas heridas (tres mujeres y un hombre) en el mes de octubre de dos mil dieciocho. Otro accidente en diciembre del año dos mil veintidós, una colisión entre un camión y una furgoneta. El último accidente es el acontecido en abril de este año dos mil... -perdón, de este año...- del anterior año, dos mil veinticuatro, con dos heridos -he dicho este año fundamentalmente porque se presentó la iniciativa en el... en el pasado año dos mil veinticuatro-. Y, evidentemente, otros accidentes menores a los que ya no me voy a referir.

Lo que demuestra -como le advertí... le advertíamos entonces al director general- que todas las actuaciones que llevó a cabo la Junta de Castilla y León para resolver el problema de visibilidad de esta intersección y evitar accidentes hasta la fecha ha resultado claramente infructuosa, a tenor de los accidentes continuados producidos, por lo que es el momento, señorías, de buscar una solución definitiva y ya no más parches, no soluciones que no van a... a solucionar definitivamente este problema. Queremos soluciones que den seguridad a los conductores y viandantes en la construcción definitiva, como ha pedido reiteradamente el propio Ayuntamiento de La Horra y ha hecho que la gente se manifieste para solicitar de una vez por todas la rotonda definitiva que evite ya estos problemas y estos accidentes.

Por tanto, termino formulando la propuesta de resolución en la cual: "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a realizar la tramitación de un proyecto... -perdón- tramitación urgente del proyecto de construcción de una rotonda de la CL-619, entre los aducidos puntos kilométricos 58 al 58,135, en la confluencia con la carretera BU-130". Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

**EL SEÑOR PASCUAL MUÑOZ:**

Muchas gracias, presidente. Buenos días, señorías. Bueno, pues después de haber escuchado y valorado la propuesta del Grupo Parlamentario Socialista, creo que estamos ante una reivindicación justa, que responde no solo a una demanda social, sino también a un imperativo de seguridad vial. La tramitación urgente del proyecto de construcción de una rotonda en la CL-619, entre el punto kilométrico 58 y el 58.135, en su confluencia con la carretera Burgos 130, tal y como exponen en la PNL que debatimos hoy. Una obra que, de llevarse a cabo –según también ha manifestado el proponente–, mejoraría la circulación y reduciría y evitaría siniestros como los que... los que nos ha estado relatando.

Por tanto, yo creo que esta petición va más allá de la simple construcción de una rotonda que mejore el tráfico. Como ha explicado, este tramo es bien conocido por los habitantes de la zona y por los conductores que lo transitan regularmente. La intersección... la intersección que... que nos presentan y... de... que lleva la cuestión de esta proposición no de ley representa un punto crítico en la red viaria, con altos índices de tráfico y una peligrosidad manifiesta debido a la falta de regulación eficaz del flujo de vehículos. Por eso yo creo que no se pueden permitir más demoras administrativas, en este caso de la Junta de Castilla y León, y que esas demoras pues prolonguen el riesgo para quienes circulan diariamente por estas vías.

Por tanto, entendemos que la construcción de esta rotonda es una medida esencial para mejorar la seguridad, reducir los accidentes y optimizar la movilidad en una arteria clave para esa parte de nuestra Comunidad. Es, además, una inversión en bienestar, en prevención y en desarrollo, porque las infraestructuras no son solamente meros proyectos sobre planos, sino soluciones concretas que, una vez ejecutadas, impactan directamente en la vida de las personas.

En definitiva, vamos a apoyar esta propuesta para que la Junta de Castilla y León priorice y agilice la tramitación de esta obra, ya que no se trata –como he dicho– solo de una obra y señalización, sino de proteger vidas, facilitar el desarrollo regional y garantizar una circulación más ordenada y segura para todos. Nada más, y muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

LA SEÑORA GALLEGO GONZÁLEZ:

Gracias, presidente. Pues buenos días, señorías. En la proposición no de ley que trae hoy el Partido Socialista pues se viene a poner de manifiesto la necesidad de... de dar solución a un problema de seguridad que se denota en esta zona, en la zona mencionada de la localidad de La Horra, y que une dos... dos términos, Burgos con... con lo que nos viene a indicar aquí, con la zona de... de la de Burgos 130.

Decir que, bueno, pues a mi modo de entender, lo que deberíamos de estar hablando de una vez ya definitiva es de un plan de seguridad para todas las carreteras que atraviesan estas dos regiones de la Comunidad de Castilla y León. Porque es



verdad que el supuesto que se nos trae aquí se habla de urgencia, porque desde mil novecientos noventa y siete se ha puesto de relieve la falta de visibilidad y, con ello, pues una falta de seguridad para quien transita, es decir, viva o no en la zona, venga a la misma a trabajar o, simplemente, bueno, pues pase por la misma por distintas circunstancias.

Entonces, la necesidad de ese plan da lugar también a una inestabilidad y a una falta de concreción porque, si bien es cierto que se habla aquí de una tramitación urgente del proyecto de construcción, parece muy difícil al amparo de las circunstancias existentes, es decir, falta de un Plan de Carreteras, falta de unos Presupuestos, falta de una programación, falta de todo aquello que daría lugar a una estabilización, y, sobre todo, a una concreción de qué es lo necesario para estas dos regiones y sobre todo solucionar esos problemas que se van agravando en el tiempo. Porque es verdad que, si desde mil novecientos noventa y siete se vio la dificultad de esa visibilidad y, con ello, esos accidentes, y que las medidas que se habían establecido pues no eran las suficientes para solventar el mismo, pues ha habido un período de tiempo lo suficientemente amplio como para haber buscado unas soluciones más de futuro.

Nosotros vamos a apoyarlas, igual que hacemos siempre, porque aquí hay una razón de seguridad, hay una razón de... de justicia, independientemente que el pueblo tenga 351 habitantes o sea mayor, o bien, en su caso, haya una actividad económica más o menos fuerte. Yo creo que, se viva donde se viva, se tiene derecho a unas vías de comunicación adecuadas y seguras, que permitan una circulación tanto para el que vive como para el que pasa por allí.

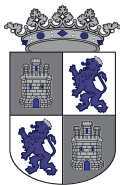
Solo dudar de que esa tramitación urgente llegue a buen fin, porque aquí la urgencia y la rapidez nunca ha sido una característica de la Junta de Castilla y León, y menos del Partido Popular. Pero sí que es cierto que cuando se habla de una materia tan importante como es pues dar solución a un problema en el que, al final, un accidente -y aquí lo pone de manifiesto- ha causado también fallecidos, exigiría tomar medidas más importantes que de una manera ya rápida, sea con una rotonda o sea con otras soluciones, se ataje y, por lo tanto, se dé solución. Nuestro apoyo a esta proposición no de ley.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

LA SEÑORA SUÁREZ VILLAGRÀ:

Muchas gracias, presidente. Estamos ante una reclamación que lleva haciéndose desde hace años por los vecinos de los municipios de la CL-619. Ya en dos mil ocho su mismo... el mismo grupo parlamentario que presenta esta iniciativa trajo una propuesta a estas Cortes reflejando el malestar de los vecinos de La Horra para que se construyera una rotonda por el peligro que suponía este cruce. Esta propuesta no salió adelante. Creemos que, si hace 17 años ya se dio la voz de alarma por parte de los vecinos de los municipios afectados sobre el problema con la CL-619, y 17 años después seguimos igual, pues algo está fallando. Esta carretera, que, por cierto, se ha arreglado un tramo hace poco -concretamente, el tramo que va de Cevico



Navero, en Palencia, a la provincia de Burgos-, sirve como una arteria importante para el tráfico regional entre Palencia y la provincia de Burgos, atravesando varias poblaciones en su recorrido.

Es una carretera que soporta un volumen importante de tráfico, tantos vehículos... tanto vehículos ligeros como vehículos pesados de mercancías y maquinaria agrícola. En la localidad de La Horra están situadas varias bodegas importantes de la Denominación de Origen Ribera de Duero, y en toda esta zona de la Ribera están ubicadas muchas de las bodegas más importantes de esta Denominación de Origen. La intersección de la CL-619 con la BU-130 constituye un cruce importante para la conectividad local, lo que hace que su seguridad sea algo primordial. A su vez, la BU-130 conecta con la Nacional I, con el límite de la provincia de Valladolid a través de Roa.

La intersección de la CL-619 con la BU-130 en La Horra ha sido problemática desde mil novecientos noventa y siete, debido a los graves problemas de visibilidad identificados como la causa principal de los accidentes. Ha habido varios accidentes con víctimas mortales, como ocurrió en dos mil nueve, con dos fallecidos por la colisión entre un camión y un automóvil, y varios accidentes que ya ha... ha relatado el proponente y que no voy a repetir, pero que son bastante lamentables. El patrón recurrente de accidentes se repite, incluyendo muertes y lesiones, y demuestra claramente que hay un riesgo de seguridad significativo y persistente para los usuarios de la vía.

Si se construyera la rotonda, podría mejorar el flujo de tráfico, especialmente en intersecciones con volúmenes de tráfico moderados al reducir la necesidad de que los vehículos se detengan por completo. Una rotonda bien diseñada puede manejar volúmenes de tráfico fluctuantes de manera más efectiva que un simple cruce no controlado. Por tanto, creemos que la intersección entre la CL-619 y la BU-130 es un punto neurálgico en la red de carreteras de Castilla y León.

Desde Vox creemos que la construcción de una rotonda en este tramo responde a la necesidad de mejorar la seguridad vial y reducir la siniestralidad en la zona, que se ha demostrado que es un punto muy peligroso. Creemos que es urgente que se construya esta rotonda en esta carretera, y que se cuente previamente con la Diputación, titular de la BU-130, y que se cuente también con los ayuntamientos afectados. La rotonda debe diseñarse para dar cabida al volumen de tráfico esperado tanto en la CL-619 como en la BU-130, incluyendo la consideración de vehículos más grandes, como camiones y maquinaria agrícola, que puedan utilizar estas carreteras. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular y por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor procurador don Juan Jesús Blanco Muñiz.

EL SEÑOR BLANCO MUÑIZ:

Muchas gracias, señor presidente. Bueno, esto se trata de una... de una carretera, la CL-619, que va desde... principalmente, desde Magaz hasta Aranda de Duero, y que va atravesando pues distintas localidades, casi todas ellas por medio



de la propia localidad: de Villaviudas, Baltanás, Cevico Navero, Tórtolos de Esgueva, Olmedillos de Roa, y, luego, finalmente, La Horra, después, Villalba de Duero, y, al final, Aranda de... Aranda de Duero.

Yo, es una carretera que he transitado y transito habitualmente por razones profesionales, y que algún... que algunas veces, sobre todo por el tema de las bodegas de Prado Rey y, a su vez, de instalaciones en Roa.

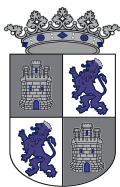
Esta... este cruce ha venido digamos que mejorándose en el tiempo. Una cosa es lo que ocurrió en el dos mil siete o una cosa es lo que hay ahora. Y obedece a una configuración técnica quizás, a lo mejor, que quizás se pueda hacer, y que hay que tener en cuenta también lo que dice la propia ley en la cuestión de... pues de la confección de glorietas cerradas, cuándo es conveniente y cuándo no; en este caso, parece ser que no lo es -como vamos a relatar más tarde-. Y, luego, el tema digamos que de visibilidad significa simplemente que la gente que va por la carretera Burgos-130 haya parado en la rotonda abierta, no que siga su camino, para digamos que mayor... mayor seguridad.

La Junta de Castilla y León siempre se ha definido por realizar una gestión eficaz, y, sobre todo, que tenemos que ofrecer soluciones útiles, útiles a las necesidades que se detectan, y por tener en su centro de mira también las necesidades de las personas, la seguridad, y, a su vez, también la permeabilidad de la propia vía. En lo que se refiere a las carreteras, la seguridad vial, desde luego, tiene que ser un objetivo irrenunciable, pero, a su vez, tiene que tener en cuenta digamos que la distribución del presupuesto.

La proposición aboga por una ejecución de una rotonda, que, es decir, que es una glorieta cerrada, y este tipo de decisiones tiene que fundamentarse ineludiblemente a razones técnicas para ofrecer una mejor respuesta. Son precisamente esos criterios técnicos aplicables los que desaconsejan su implantación en este cruce, abogando por la instalación de una glorieta partida, que, efectivamente, le esté dando más... permeabilidad a la vía más transitada, que es la CL-619.

Además, en la línea de avance continua de la seguridad... de la seguridad vial de nuestras carreteras, la Consejería de Movilidad y Transformación Digital es proactiva, y actúa para evitar riesgos. Así, recientemente ha ejecutado una actuación de mejora de la señalización en ese punto con el fin de incrementar la visibilidad, que contribuirá de manera notable a facilitar la circulación en condiciones de mayor seguridad.

En el... actual glorieta partida, en el año dos mil once, se puso un servicio. La actuación consistió, básicamente, en la eliminación del cambio rasante, en el que existía, que sí había visibilidad un poco complicada de lo que venía de Palencia, y se consiguió una mejor visibilidad del cruce; y, bueno, y que fuera suficiente los radios para la incorporación a la carretera de... en condiciones de seguridad. Los movimientos preferentes y principales se realizan en la glorieta sur de la carretera 619, o sea, que es la que es prioritaria respecto a la Burgos 130. Para contribuir que esto se realice con la mayor seguridad posible, se han creado también bandas sonoras transversales de alerta sobre el pavimento de... de carril de acercamiento a la glorieta desde ambos sentidos, además de la señalización vertical y horizontal. En definitiva, los cruces, como están digamos que realizados ahora mismo, pues obedecen a un tema de practicidad y también de seguridad.



La decisión de construir una glorieta cerrada, que se solicita en la propuesta, va en contraposición técnica con lo que es la Guía de Nudos Viarios, donde manifiesta cuándo es recomendable o no el hacer una glorieta cerrada. En un... en... lo recomienda, en todo caso, que sea una glorieta cerrada siempre que la densidad de... media de vehículos sea de unos 5.000. En este caso... -vehículos diarios, ¿no?- en este caso, tenemos unas densidades que vienen a ser como de unos 1.000 vehículos en la parte norte, en la parte que va a Palencia; unos 2.000 vehículos en la parte sur, la parte que va a Aranda; unos 500 provenientes de Sotillos y unos 1.000 provenientes de Roa. Además, que hay que tener también cuenta que muchísima gente que viene de Roa o demás no sale por esa glorieta, sale también por la calle del cementerio y por la calle del polideportivo hacia 619, con lo cual, digamos que la... los que van pasando por la propia glorieta son menores de los que además luego se contabilizan.

Por otra parte... por otra parte, tenemos que tener en cuenta una cosa, desde las Cortes debemos de posibilitar... la labor nuestra en las Cortes es posibilitar que se formen Presupuestos, tanto ingresos como gastos, y controlar y demás las acciones de Gobierno. Y todo ello tiene que hacerse con balances de equilibrio entre lo posible y lo deseable. Eso se debe de manifestar yo creo que de forma continuada, no solo en una cuestión de que yo me adhiera a todo lo que parece que me viene bien políticamente, sino lo que tiene que ver también a su vez con el tema de la propia Administración y la capacidad económica. Yo creo que la posición precisamente del director general que ha estado hoy aquí con nosotros, en administrar algunas veces dineros escasos para hacer cosas, indudablemente es una cuestión política que tenemos que prever y consolidar -digamos- en nuestras acciones, no en que cada día se nos ofrezca o digamos que sí a una cosa que igual no es la más... la más conveniente.

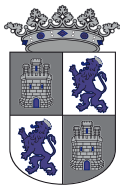
Por lo tanto, a nosotros digamos que nos parece... nos parece que no es conveniente, considerando el estado actual de la infraestructura, que consideramos que es adecuada para los... los flujos que tiene y que está muchísimo mejor que cualquier otras... que otras multitudes de cruce similares, y que las actuaciones posiblemente en este tema pudieran minorar también nuestras actuaciones futuras de... en otros... en otras actuaciones, me parece... nos parece que no debemos de... de apoyar esta... esta petición. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

EL SEÑOR BRIONES MARTÍNEZ:

Gracias, señor presidente. Bueno, en primer lugar, agradecer el voto favorable a Por Ávila, a... en este caso, a la UPL, y también a Vox, fundamentalmente al señor Pascual Muñoz, porque yo creo que, evidentemente, han entendido la iniciativa. Está claro que es la única regulación eficaz para evitar los accidentes es una rotonda, y, además, este proyecto es urgente porque no se puede retrasar más. Por lo tanto, compartimos los argumentos con usted.



Y la señora Gallego González, está claro, es un problema de absoluta seguridad en la carretera. ¡Qué mejor plan de seguridad que hacer la rotonda! Y además es urgente. Es verdad que dice... ha dicho algo que tiene mucha razón: esto de las urgencias parece que aquí son difíciles en estos momentos; depende para qué proyecto, para otros... para otros van muy rápido las cosas. Entonces, nosotros vamos a mantener la tramitación urgente. Porque creo que además hoy hay que dar un tirón de orejas a la Junta de Castilla y León, no porque nuestro objetivo sea dárselo, sino porque los ciudadanos están hartos, están cansados fundamentalmente de que no se solucione un problema, y le han dado un margen de confianza para ello, pero está claro que hasta la fecha ha sido imposible, no se ha podido resolver.

A la señora Susana Villagrà, de Vox, le agradezco –como he dicho– también el apoyo favorable a la misma. Desde el año noventa y siete existen gravísimos problemas; no se ha dado solución. Ha hablado de grandes bodegas. Yo, hay una bodega allí que es una de las bodegas –digamos– más emblemáticas de la zona, que es Balbás, una de las que inició, precisamente, la Denominación de Origen junto a otras 27. Por lo tanto, solo quien no ha estado allí no ha visto el problema. Hay que ver el problema, y, por lo tanto, ¡aquí estamos para resolverlo! No estamos para negar la realidad, estamos... si hay una carretera que es peligrosa, que tiene un cambio de rasante que no se ve, que no se ve un vehículo a 100 metros, ya no digo de día, sino de noche –porque estamos a esta altura [*expresión gestual del orador*]–, al final, eso, desde luego, nos tiene que hacer recapacitar y pensar que la única solución ahora mismo, salvo que haya otra cuestión técnica que, desde luego, no ha explicado tampoco el señor Blanco.

Por lo tanto, le agradezco a la señora Suárez Villagrà el apoyo, precisamente, a la rotonda. Porque es necesario, porque esto, señorías, lo queramos ver o no, es un punto negro. Y como tal punto negro lo tiene recogido precisamente la Junta de Castilla y León y la Dirección General de Carreteras. Otra cosa es que no quieran dar solución.

Al señor Blanco Muñiz, del Partido Popular, me he quedado absorto, es decir, si después de haber oído al director general lo que nos comentaba al final –porque yo he podido estar–: dice que, bueno, que ellos, fundamentalmente, hablan de hechos. Esto son hechos, esto son hechos, esto son realidades. Por lo tanto, ¿vamos a procurar el beneficio de las personas, de los vehículos que transitan por ellas? Bueno, van a contradecir ustedes, el Partido Popular, a su propio director general, porque es lo que acaba... lo que acaba de decir.

Mire, es verdad, yo no voy a negar lo que... lo que es una realidad. ¿Se mejoró algo el cruce? ¡Claro que se mejoró! Se mejoró... Hubo aquí una comparecencia –como he dicho– del director general de Carreteras y nos explicó lo que se iba a hacer allí. Y ya le dijimos –si ve el Diario de Sesiones– que le íbamos a dar un margen de confianza, pero que no iba a resolver el problema. Hoy hemos visto que el problema no se ha resuelto, y sigue siendo un punto negro.

Usted ha aducido cuestiones técnicas, que eso de las rotondas tiene que ser una cuestión técnica, que al final se va a... se puede resolver o no. Vamos a ver, yo le doy una solución clarísima: cárguense ustedes todo el rasante, es decir, metan una



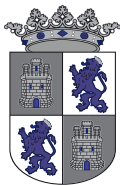
excavadora, se cambian todo el rasante, y eso, evidentemente, va a haber visibilidad suficiente. ¡Es que tampoco le he oído que den esa solución! Por lo tanto, mientras tanto, fíjese, por economía también: la rotonda es mucho más barata, es –para nosotros– mucho más segura que hacer ese... quitar ese rasante. Quiten ustedes el rasante, que son ustedes los competentes en... en esa carretera. Por lo tanto, las cuestiones técnicas, evidentemente, no nos sirven.

Mire, cuando se viene... Yo he tenido... yo la conozco esa carretera perfectamente y he venido por la noche y me he pegado un susto. Más de uno. A gente... ¡y a cuando no te puedes llevar a la gente por delante! Porque es que el tema es tan gravísimo que, al final, bueno, puede... puede suceder eso. Yo creo que escudarse en cuestiones técnicas para no hacerlo, desde luego, es un claro error.

Y ha... ha hablado usted... porque yo no sé quién se lo puede haber dicho; no sé si usted conoce realmente este pueblo. ¿Lo conoce muy bien? Bueno, pues es que le han dicho algo –o lo ha visto usted– que es que, bueno, es un auténtico disparate. Usted ha dicho que algunos ciudadanos van con sus vehículos y se meten por el camino de tierra del cementerio y del polideportivo. Yo también lo he hecho. Y usted lo acaba de decir que lo... ¿verdad? ¿Y por qué lo ha hecho? Para evitar el punto neurálgico, el punto negro. ¡Para evitar el accidente! Eso es lo que está pasando. Pasan... Sí, sí, pregúntelo a la gente. Lo han visto tan... tan difícil, el... la Junta no ha dado una... una solución al problema, ¿qué es lo que han hecho? Han hecho unos caminos medio de piedra, que atraviesan las bodegas de... bueno, y que atraviesa precisamente tres... –me parece– tres bodegas, entre ellas la de Balbás, y salen por ahí. Todo el mundo del pueblo sale por ahí. No quiere... Fíjese... fíjese lo... el disparate que será la situación en la que se encuentran, que han preferido jorobar –entre comillas– el coche, ir por allí tal y como está, y, además, salen ya en la carretera en dirección a Aranda, que tomar la BU-130 para salir después a esa carretera para enlazar o bien en dirección a Palencia, o bien en dirección a Aranda de Duero. Por lo tanto, no puede usted decir eso. Podíamos decir a todos... a todos los transeúntes que tienen el problema: “No, no, mire usted, que el ayuntamiento haga una... un camino, que lo acondicione y pasen por ahí”.

Mire, y usted al final también ha hablado de cuestión económica. Bueno, estamos en lo de siempre. Ustedes tienen que priorizar, tienen que priorizar. ¿Qué priorizamos: la publicidad o la seguridad? ¿Qué es lo que priorizamos? Hombre, nos gastamos el dinero en publicidad, damos 30 millones así, damos a... desde luego, a medios, a algunos que no... no lo son, que son pseudomedios y, de repente, para una rotonda, que puede costar 300... 200... 300.000 euros, dicen ustedes que no. Primero, esgrimen cuestiones técnicas y también cuestiones económicas. Hombre, desde luego, esta solución que ustedes dan, que no es ninguna, que es oponerse, díganse a las familias de los fallecidos, algunos de los cuales todavía están ahí, o la... o a las familias de aquellas personas que han resultado precisamente heridas en los accidentes.

Es un error, señorías del Partido Popular, oponerse a esta solución. Vamos a pedir, evidentemente, la comparecencia del director general de Carreteras para que nos explique exactamente cuál es la solución que van a dar si no quieren hacer la rotonda. Muchas gracias.



Votación PNL/001144

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley. ¿Votos a favor? Once. ¿Votos en contra? Siete. No hay abstenciones. El resultado de la votación es el siguiente: dieciocho votos emitidos; once votos a favor, siete votos en contra. En consecuencia, queda aprobada la proposición no de ley debatida.

Daré lectura yo mismo al tercer punto del orden del día.

PNL/001361

Tercer punto del orden del día: **Proposición no de ley 1361, presentada por las Procuradoras doña María Luisa Calvo Enríquez, doña Susana Suárez Villagrà y doña Rebeca Arroyo Otero, instando a la Junta de Castilla y León a que inste al Gobierno de España a realizar los estudios de viabilidad y los trabajos necesarios para la reapertura de la línea ferroviaria de la Ruta de la Plata con carácter de urgencia, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 413, del treinta de abril de dos mil veinticinco.**

Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra, en representación de los señores procuradores... las señoras procuradoras proponentes en este caso, doña María Luisa Calvo Enríquez, por un tiempo máximo de diez minutos.

LA SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ:

Gracias, presidente. Señorías, esta proposición no de ley es de todos conocida, pero no por ello es menos importante. El eje ferroviario Plasencia-Astorga se formó... se formó a finales del siglo XIX a través de trazados distintos y controlados inicialmente por varias compañías. Finalmente, todo el eje pasaría a estar gestionado por la misma compañía en el año mil novecientos cuarenta y uno, es decir, por Renfe.

Esta línea ferroviaria Ruta de la Plata conectaba originalmente Plasencia y Astorga, atravesando provincias como Salamanca, Zamora y León. Durante el siglo XX pues desempeñó un papel fundamental como infraestructura para el transporte de pasajeros y mercancías, facilitando la comunicación y el comercio en el oeste del país.

Sin embargo, en mil novecientos ochenta y cinco se produjo el cierre de la línea para el tráfico de pasajeros y, posteriormente, también cesó el transporte de mercancías en algunos tramos. Hasta que, finalmente, en mil novecientos noventa y seis se cerraría, dejando inoperativas las 36 estaciones del recorrido. Después, muchos tramos de la vía fueron desmantelados y algunos de estos tramos se han convertido en vías verdes para ciclistas y senderistas.

La justificación oficial para esta decisión tomada por el Gobierno socialista de la época fue su supuesta falta de rentabilidad económica. El cierre de esta línea tuvo un impacto importante en el tejido económico y social de las regiones occidentales,



generando en la población un sentimiento de abandono ante la pérdida de una conexión vital, y es precisamente en estas Comunidades afectadas donde la falta de enlaces del transporte nos ha condenado a la despoblación más absoluta, sobre todo en las zonas rurales.

Miren, señorías, se estima que la reapertura de... del tren Ruta de la Plata podría generar un impacto directo del producto interior bruto del 3,8 % en nuestra Comunidad. Una infraestructura de transporte mejorada tiene la capacidad de dinamizar la actividad económica, de facilitar el movimiento de mercancías de... y personas y atraer nuevas inversiones a nuestra región, que, dicho sea de paso, estamos muy necesitados.

La reactivación de la línea ferroviaria podría generar más de 27.000 puestos de trabajo hasta el año dos mil cincuenta. Estos empleos se crearían en... en diferentes sectores, incluyendo la construcción de la infraestructura, la operación y mantenimiento del ferrocarril, así como las industrias auxiliares que se desarrollarían en torno a la nueva línea.

Se establecería un eje crucial de transporte de mercancías de norte a sur, conectando los puertos del norte, como los de Asturias, con los del sur, en Andalucía e incluso con Portugal. Su integración en el Corredor Atlántico facilitaría el comercio y reduciría la dependencia de transporte por carretera. Se estima que esta infraestructura tendría un papel clave para la conectividad de la Península Ibérica con Europa y su impacto en la cohesión territorial y el desarrollo logístico del occidente de España. Además, esta reapertura proporcionaría un enlace de transporte vital para los residentes, especialmente, como dije anteriormente, en las áreas rurales y menos comunicadas, facilitando el acceso a servicios esenciales, oportunidades de empleo e interacciones sociales.

Todos sabemos que la clausura del ferrocarril ha dejado muchas zonas del oeste de España desatendidas por el transporte público. Debemos tener en cuenta que una mejor estructura de transporte podría hacer más atractivas las provincias occidentales para residentes y para la instalación de empresas, facilitaría el acceso a la atención médica, la educación, los eventos culturales y reactivaría el turismo de la zona, lo que potencialmente frenaría o revertiría la sangría poblacional de todas estas zonas. Además, el tren convencional es un elemento de unión entre los pueblos, ciudades y personas, por lo que se considera el medio de transporte más integrador de los territorios.

La ciudadanía precisa de una red ferroviaria que cubra las necesidades de comunicación y una oferta de prestación de servicios asequibles para todas las personas. En este sentido, cabe subrayar que las líneas de alta velocidad no permiten el transporte de mercancías pesadas.

En dos mil diecisiete, la Comisión de Fomento del Congreso aprobó impulsar la puesta en funcionamiento del Ruta de la Plata, afirmando que se trabajaría para incorporar esta línea a lo que constituyen al... el Corredor Atlántico. Seis años más tarde, en dos mil veintitrés, la ministra de Transportes afirmaba en Cáceres que se realizaría un estudio de viabilidad.

En este sentido, hay muchas promesas incumplidas y dejadez acumulada que ha llevado a numerosos colectivos a diferentes manifestaciones de protesta en varias



ciudades reivindicando la recuperación de dicho transporte ferroviario. Afirmaba... los distintos colectivos afirman que la demanda del tren queda asegurada cuando se fomenta y se facilita su uso. En su manifiesto atestiguaban la necesidad de este medio de transporte, subrayando que la existencia del uso recreativo marginal, como la vía verde, no puede condicionar la viabilidad perseguida durante años.

Por otra parte, en... el Senado aprobó en marzo de este mismo año una moción en la que instaban al Gobierno a incluir en la Red Básica Ampliada de la Red Transeuropea de Transporte la recuperación del tramo de la Ruta de la Plata entre Astorga y Plasencia. Fue presentada por el Grupo Popular, que contó con el voto a favor de nuestro grupo parlamentario y la abstención del Partido Socialista. También en el Pleno de estas Cortes del pasado doce de febrero se aprobó una proposición no de ley que, en su segundo punto, recogía la necesidad de la reapertura de este tren para nuestra Comunidad.

Por tanto, desde nuestro grupo parlamentario apostamos firmemente por esta iniciativa y por la apertura de esta línea ferroviaria que ha permanecido abandonada durante muchos años por los diferentes Gobiernos de la Nación. Esperando que apoyen esta iniciativa, nada más. Y muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

EL SEÑOR PASCUAL MUÑOZ:

Muchas gracias de nuevo, presidente. Bueno, pues nos presentan una proposición no de ley el Grupo Parlamentario Vox que plantea la recuperación de una infraestructura ferroviaria cerrada de manera definitiva hace ya unos 30 años. Es cierto que esta línea resultaría positiva, especialmente para la parte oeste de nuestra Comunidad, ya que ofrecería a los ciudadanos una alternativa de transporte eficiente y sostenible, con una comunicación norte-sur que podría dar un nuevo impulso a las conexiones ferroviarias de nuestro país.

Por eso, creo que sería bueno elaborar de manera urgente un programa de actuación que incluya fechas concretas para iniciar los estudios de viabilidad y los trámites administrativos necesarios con el fin de definir el trazado de la Ruta de la Plata para, una vez concluidos, poder plantear los trabajos necesarios.

No obstante, y siendo realistas, y dadas las necesidades ferroviarias que existen en nuestra Comunidad, no creemos que la recuperación de esta línea sea la mayor de las prioridades ni que esta petición... ojalá, pero no creo que vaya a ser atendida, por lo que, en caso de prosperar, les aconsejo paciencia para esperar. Porque, cuando se habla de tren, pues yo no puedo dejar de recordar la situación lamentable que vive la provincia de Ávila -mi provincia- en relación con el tren.

En mi provincia, en la provincia de Ávila, la situación del ferrocarril no solo no mejora, sino que empeora año tras año, ya que tanto el Partido Socialista, cuando ha estado en el Gobierno, como el Partido Popular, cuando ha estado en el Gobierno -cuando gobiernan en Madrid, me refiero, cuando gobiernan a nivel de... de la



Nación-, pues dejan de lado las conexiones de Ávila con las ciudades limítrofes, y siendo vergonzoso que, a día de hoy, se tarde media hora más en llegar a Madrid desde... desde Ávila que hace 25 años.

Una buena infraestructura ferroviaria conecta regiones, fortalece la economía, fomenta el turismo, mejora nuestro medio ambiente -porque es la opción más sostenible-, asienta población y reduce la congestión de nuestras carreteras. Y esto pues se olvida cuando se habla del tren en Ávila.

Así que, volviendo a la conexión que... que usted ha planteado en la proposición no de ley y aunque, de verdad, ojalá, pero no creo que vaya a tener más recorrido, como entendemos que es una posible recuperación, podría ser un revulsivo para las comunicaciones y para el futuro de parte de nuestra Comunidad, no nos vamos a oponer a su aprobación y vamos a votar a favor de su proposición no de ley. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

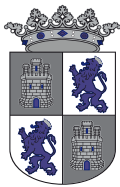
LA SEÑORA GALLEGO GONZÁLEZ:

Gracias, presidente, de nuevo. Pues esta proposición no de ley se ha debatido varias veces. En concreto, la Unión del Pueblo Leonés la trajo a esta Comisión ya en febrero del dos mil veintitrés y, sorprendentemente, el Partido Vox votó en contra de lo mismo -en contenido, lo mismo-, que era en todo caso la reapertura la Vía de la Plata por la importancia que indudablemente tiene la misma, tanto pues por el carácter económico y social y, sobre todo, por dar solución a esas tierras que están tan abandonadas y que a través de este cierre pues todavía los ha perjudicado más.

Es curioso como ahora pues su partido, señora Calvo, pues viene a... a traer a las Comisiones muchas veces proposiciones, tanto en Sanidad como en... en Movilidad, que ustedes mismos votaron siguiendo la línea del Partido Popular. Entonces, ahora sorprende que ustedes vean la... la realidad de manera distinta cuando ha estado ahí tantos años y, sobre todo, sin que ustedes dieran un paso adelante. Porque, claro, además de sorprendente, parece que lo que tendríamos que exigirle es una cierta coherencia.

Nosotros ya se lo dijimos a su compañero en la anterior Comisión: lo que sea bueno para la región leonesa la vamos a votar a favor, independientemente de quién lo proponga. Pero también sorprende este cambio de postura en algo tan evidente como lo que traíamos nosotros en el año dos mil veintitrés, en donde el señor Pascual también nos recordó la necesidad de paciencia para la apertura y el cumplimiento de una infraestructura tan necesaria.

Porque es verdad que esta... esta ruta de la Vía de la Plata es una columna vertebral que atraviesa de extremo a extremo, pues norte-sur, las tres provincias (León, Zamora y Salamanca) y que tristemente pues se cerró en mil novecientos noventa y cinco pues con el Gobierno central presidido por el Partido Socialista, por Felipe González, y que dejó fuera de servicio pues el tramo ubicado entre Astorga y



Plasencia, y ello tuvo, efectivamente, su repercusión tanto económica, social y que, bueno, pues ha ido lastrando durante todo este tiempo.

¿Que esa importancia de su reapertura es clara para la región leonesa y para Extremadura, Asturias, Galicia? ¿Cómo, además, lo ha reclamado de forma activa las Cámaras de Comercio, las asociaciones, los ciudadanos, han salido a la calle para reclamar y para demandar su... su puesta en funcionamiento? Pues ha sido una constante durante todos estos años, donde nosotros también lo llevamos al Senado a través de otro grupo político (Compromís), y donde el Partido Popular votó en contra.

Es decir, ¿ha habido interés? Sí. ¿La ciudadanía está en la calle? Sí. ¿Por qué? Porque, evidentemente, la existencia de esta apertura generaría un revulsivo y, sobre todo, dejaría de... bueno, pues de... de eliminar esas posibilidades económicas, sociales y daría lo que siempre hablamos, esa cohesión territorial y evitar que haya territorios de primera y segunda y, con ello, ciudadanos que se ven privados a... a tener igualdad de condiciones ante las políticas nefastas que se adoptan por parte de los grandes partidos políticos.

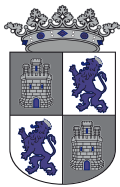
También indicar en este sentido que, bueno, pues la defensa que hizo el actual consejero de Movilidad en la Comisión donde nosotros lo trajimos, el señor Sanz Merino, pues... pues también es sorprendente, ¿no? Hoy oía sus declaraciones respecto a FEVE y la necesidad de la apertura de... del mismo en... en León y cómo era una necesidad casi inminente -que es verdad y que la ciudadanía y los representantes públicos así lo demandan- porque lo que hace es vertebrar un territorio y dar lugar a una solución tan demandada, también es verdad que no entendemos cómo antes, como representante de... del Partido Popular en estas Cortes y hoy como consejero, pues no veía -y así lo votó en contra- la... lo que nosotros traíamos en la proposición no de ley, que era la apertura, el estudio e incluso la ampliación a través de ese ramal.

Por eso es una serie de incongruencias que dan lugar a que no entendamos muy bien cómo actúan los partidos políticos, es decir, cómo lo blanco lo convierten en negro y cuando les parece pues hasta en rojo. Y nosotros seguimos en la misma línea, la presente quien lo presente. Hoy lo traen ustedes y nosotros vamos a seguir votando lo mismo que votamos en su momento: a favor de la reapertura, a favor de los estudios de viabilidad (si bien él decía que ya estaban aprobados esos estudios: no tenía ningún sentido -decía él- la proposición que traíamos nosotros en el año dos mil veintitrés). Veremos a ver cuál es la postura que tiene hoy el Partido Popular y si ve la... la necesidad o no de... de la apertura de... de esta vía ferroviaria, en la que -como digo- lo que hace es vertebrar, dar soluciones económicas y sociales a un territorio tan abandonado y que lo único que ha supuesto pues es ir a menos ante la falta de infraestructuras necesarias.

Nuestro apoyo a los dos puntos, independientemente de que les pedimos más coherencia, sobre todo cuando el contenido o la conclusión final es la misma. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

**EL SEÑOR PABLOS ROMO:**

Muchas gracias, señor presidente. Buenos días, señorías. Vamos a ver si somos capaces de explicar algo tan sencillo como la realidad. Y permítanme que agradezca a la señora Calvo Enríquez el tono de la intervención y luego al final le haga una petición expresa conociendo entre todos cuál es la realidad.

Pero vamos a empezar haciendo un poco de historia. La España de mil novecientos ochenta y dos no es la España de hoy. En aquel momento, el triunfo en el mes de octubre del Partido Socialista significó abordar una situación de crisis económica y social terrible, que llevó a cabo decisiones complicadas –aquí hay gente más joven y menos joven–: subidas de los precios de los carburantes, que entonces estaban regulados por el Gobierno; devaluación de nuestra moneda; reconversión de los astilleros; reconversión de toda la industria siderúrgica; leyes que permitieron garantizar la sostenibilidad de las pensiones. Todas ellas con... son medidas impopulares, con contestación social, pero necesarias para que hoy, con los últimos datos, España sea la duodécima economía del mundo, de algo que todos debemos estar orgullosos.

Y, entre esas medidas, se adoptó también una, que no era sencilla, que era el cierre de algunas líneas férreas. Esta entre ellas, la que abordamos hoy, esta mañana.

Desde ese momento, hubo quien prometió su reapertura inmediata. Lo prometió el señor Aznar en mil novecientos ochenta y siete. Y el partido del señor Aznar ha gobernado España 15 años desde entonces: entre mil novecientos noventa y seis y dos mil cuatro, y entre dos mil once y dos mil dieciocho. Ni una sola medida para la reapertura de esta línea.

¿Cuál es el estado actual de la misma? Miren, está incorporada... lo decía la señora Calvo Enríquez, que su grupo había propuesto, ha votado en el favor... en favor en el Senado, hace poco, que se incorpore a la Red Transeuropea. Pues bien, ya está incorporada. Y está incorporada en la red global. Hay que recordar que la revisión de este Reglamento, en el año dos mil veintiuno, no incorporaba la Ruta de la Plata, y que fue la petición de este Gobierno –el primero que ha hecho algo de verdad por que se pueda reabrir en su momento esta línea férrea– la que permitió que se incorporase en el año dos mil veintidós. Por tanto, señorías, ya forma parte de la Red Transeuropea, esa red que tiene un horizonte no cercano, el dos mil cincuenta, pero forma parte de la misma. Por primera vez una decisión favorable a la reapertura de la vía. Y quiero leerles, porque es muy importante que sus señorías sepan qué van a votar, también los grupos que han fijado su posición previamente.

El grupo Vox nos plantea esta mañana que votemos lo siguiente: que se le pida al Gobierno de España elaborar de manera urgente un programa de actuación con fechas concretas para, “para” –porque eso es lo que está pidiendo– iniciar los estudios de viabilidad y los trámites administrativos necesarios para definir el trazado de Ruta de la Plata, que es lo mismo: el trámite administrativo de sostenibilidad es el primer paso para hacerlo. Por tanto, quiere que los grupos parlamentarios de esta Cámara votemos pedir al Gobierno de España que se inicie el trámite para elaborar el estudio de viabilidad.

Bien, señorías, les animo –si pueden– a que vayan al Boletín Oficial del Estado, que es la herramienta en la que se hace la revolución en positivo desde la democracia. Página 8957. Anuncio: Contratación del Sector Público. Fecha: veintidós de febrero



de dos mil veinticuatro. Anuncio de formalización de contratos de la Dirección General del Sector Ferroviario, que tiene como objeto contrato de servicios para la redacción del estudio de viabilidad del Corredor Ferroviario Plasencia-León. Expediente –por si lo quieren mirar–: 2023F9030210. Empresa adjudicataria: PROINTEC, S. A. U. (Si quieren les digo también la dirección y la localidad). Valor de la oferta seleccionada: 678.368,54 euros. Plazo: 24 meses.

Estamos hablando de que esto se adjudicó en febrero del dos mil veinticuatro.

Voy a decirles –por si les interesa más– cuál fue la evolución previa de esta adjudicación. El anuncio previo al Diario Oficial de la Unión Europea se envió el cinco de julio de dos mil veintitrés. Este anuncio se publicó en este Diario el diez de julio de dos mil veintitrés. El anuncio de licitación al Diario Oficial de la Unión Europea se envió el veintidós de septiembre de dos mil veintitrés. La licitación se publicó el veintisiete de septiembre de dos mil veintitrés. El anuncio para ser licitado, en el Boletín Oficial del Estado, se envió el treinta de septiembre de dos mil veintitrés, y se formalizó el diecinueve de febrero la adjudicación.

Señorías, el grupo Vox, quiero creer, sinceramente, que, por desconocimiento, está pidiendo a esta Cámara que le pidamos al Gobierno que haga algo que ya está hecho. Solo hay una salida decente de esta proposición no de ley, que es su retirada. Cualquier otra cuestión es formar parte del aquelarre continuo que algunos hacen contra el Gobierno de España. Desde luego, ahí no vamos a estar nosotros. Si mantienen la PNL, por respeto a esta Cámara, votaremos en contra.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

LA SEÑORA COELHO LUNA:

Gracias, presidente. Buenos días, señorías. Bien, yo creo que, como aquí se ha mencionado, pues todos somos conscientes de la importancia que la reapertura de la Ruta de la Plata tiene para el desarrollo del transporte y la logística de todo el territorio de Castilla y León. Esta infraestructura, que una vez fue un pilar de conexión en nuestra Comunidad, fue cerrada en mil novecientos ochenta y cinco bajo la premisa de que no era rentable. Sin embargo, la realidad que vivimos hoy nos demuestra que esa decisión no solo fue errónea, sino que ha tenido consecuencias devastadoras para nuestras localidades.

La pérdida de la Ruta de la Plata significó, entre otras, la desconexión de nuestras Comunidades del resto del país, y con ello la paralización de nuestras economías locales. Tanto desde el Partido Popular como desde numerosas asociaciones, movimientos y entidades han clamado durante años la necesidad de recuperar este corredor. Su reapertura no es solo una cuestión de nostalgia, sino una necesidad estratégica para el desarrollo económico y social de las provincias de Zamora y León, que enfrentan el grave problema de la despoblación.

La Ruta de la Plata no solo tiene un valor histórico, su reapertura está más que justificada por el impacto en el transporte y en la logística. Como se ha indicado, se estima que podría contribuir con un 3 %... 3,8 % al PIB de Castilla y León, lo



que se traduce en más de 27.000 empleos. Este desarrollo, además, no se limita a la economía, sino que también tiene un impacto medioambiental significativo: se prevé que la apertura de esta línea reduzca en 300.000 toneladas las emisiones de CO₂ hasta dos mil cincuenta, contribuyendo así con nuestro compromiso con la sostenibilidad.

El Gobierno de Castilla y León ha estado a la vanguardia de esta lucha, realizando inversiones estratégicas en los nodos logísticos, como la Plataforma Intermodal de Salamanca, el polígono industrial de... de Villadangos, en León, y el polígono Puerta del Noroeste, en Benavente. En total, estas iniciativas suman alrededor de 190 millones de euros en infraestructuras clave.

Sin embargo, a pesar de nuestros esfuerzos y de que la Junta lleva defendiendo este corredor desde hace más de 20 años, el Gobierno central ha mostrado una falta de compromiso total con nuestra causa, relegando nuestras necesidades a un segundo plano, mientras prioriza líneas de alta velocidad que solo benefician a las grandes ciudades.

No es aceptable que desde el primer intento de reapertura en el dos mil tres hayamos estado esperando que se tomen decisiones concretas. La historia ha demostrado que cada vez que hemos estado cerca de la reapertura ha surgido una excusa para postergar el proceso. En dos mil veintitrés, a pesar de que la Ruta de la Plata fue incluida provisionalmente en la Red Básica Ampliada, el Gobierno de España tomó la inexplicable decisión de vetar su propuesta, condenándonos a un horizonte de puesta en servicio que se extiende hasta dos mil cincuenta.

La Junta de Castilla y León ha estado alerta ante estas injusticias: ha exigido por diversos medios y de forma reiterada la inclusión de la Ruta de la Plata en la Red Transeuropea de Transporte desde su supresión en dos mil veintiuno, cuando el Gobierno central solicitó su exclusión sin consultar a las Comunidades Autónomas, gracias a lo cual se logró revertir esta decisión y asegurar su inclusión en la planificación.

La Junta de Castilla y León reivindica tanto su reapertura desde Plasencia hasta Astorga, con su trazado original que transcurre por Benavente, como su inclusión en la Red Básica Ampliada del Corredor, para conseguir una nueva línea ferroviaria moderna, tanto de pasajeros como de mercancías, para el desarrollo económico y social del oeste de Castilla y León y la vertebración y cohesión del territorio de norte a sur, evitando pasar por Madrid, que se muestra como un cuello de botella en materia de transporte.

Además, no podemos olvidar el interés manifestado por el Ministerio de Defensa en la utilización militar de este corredor. Esto no solo resalta su importancia estratégica, sino que también subraya la necesidad de que se reduzcan los plazos en la elaboración de los estudios de viabilidad.

Creo que todos coincidiremos en que no se puede seguir retrasando una infraestructura que es vital para nuestra cohesión territorial y económica. La defensa de la Ruta de la Plata debe ser una prioridad no solo a nivel local, sino también en la esfera europea. La falta de acción del Gobierno de España en este sentido ha sido alarmante. En dos mil veintitrés, a pesar de contar con el apoyo de múltiples organizaciones de todo el oeste de España, el Gobierno decidió ignorar las peticiones y relegar la Ruta de la Plata a un futuro incierto.



Por todo ello, señorías, desde este grupo, vamos a apoyar la PNL presentada. Pero nos gustaría que replanteáramos su contenido, dado que, como se ha indicado, ya se está ejecutando el plan de viabilidad, y fuéramos más allá, para exigir al Gobierno la ejecución de una infraestructura tan necesaria para nuestra Comunidad.

Por ello, les presentamos la siguiente enmienda, que paso a leer: “Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a que a su vez inste al Gobierno de España a ejecutar, a la mayor brevedad, las actuaciones necesarias para realizar las obras de construcción de la infraestructura de la Ruta de la Plata, para que pueda ser incluida en la próxima revisión del Reglamento de la Red TEN-T y su inclusión en la Red Básica Ampliada”.

Por todo ello, señorías, les solicitamos que admitan esta modificación en la PNL presentada para poder votar a favor; aunque, bueno, si no la aceptan, pues apoyaremos igualmente por considerar –como he dicho– que esta ruta es especialmente trascendente e importante para nuestra Comunidad. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. Para cerrar el debate y fijar el texto definitivo de la resolución que propone, tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos, doña María Luisa Calvo Enríquez.

LA SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ:

Gracias, presidente. En primer lugar, quiero dar las gracias al señor Pedro Pascual por su... por su voto positivo a esta PNL, y entiendo lo que... lo que dice de Ávila, porque es que es cierto. Aquí está... todo... todo el... toda la Comunidad tiene unas deficiencias en actuaciones ferroviarias tremendas y, más, provincias como Ávila o Zamora o León, Salamanca, que es lo que... lo que se incluye en esta PNL. Y además apostillo, con la de programas de actuación con fechas concretas; porque, por mucho que nos ha leído las fechas concretas, pues esto se evade en el tiempo y se diluye como... como el azúcar.

En cuanto a la señora Alicia Gallego, también le... le agradezco su voto positivo. Y le diré que nosotros sí somos coherentes: estábamos cogobernando y, precisamente, como somos coherentes, ahora no estamos cogobernando; o sea que, esa es la coherencia. Y le digo que nosotros le hemos apoyado el... hemos apoyado esto; yo, en reiteradas... vamos, siempre que se ha hecho en Zamora, nosotros, nuestro partido, yo concretamente, y incluso hemos ido a León; y me consta que ustedes han ido a Zamora, porque José Ramón, de su grupo, lo he visto y le puedo atestiguar que hemos estado y que estamos a favor de... de esta proposición no de ley.

Y que además, y de esta infraestructura, porque... porque además es que nos... reunidos con... cuando empezó esto en Zamora, que era la Asociación de Ferroviarios, que empezaron a hacer este tipo de manifestaciones, lo cierto es que ningún partido político las apoyaba. Y en reunión con ellos lo han dicho, o sea, iban pues como que esto era una tontería ideada por una asociación de unos ferroviarios que habían trabajado en Renfe y que era como una... una cosa nostálgica. Hasta



que, realmente, la gente se ha dado cuenta de que es necesaria y ya los partidos pues han ido un poquito ayudando. Pero hasta ahora, hasta hace muy poco tiempo, nadie nadie les apoyaba -se lo digo yo- en Zamora, al menos; y seguramente que en León pasaría lo mismo, o en Salamanca.

En cuanto al señor Pablos Romo, pues sí, ha aludido usted a la crisis económica de mil novecientos ochenta y dos, pero ahora, si la situación es tan boyante y está tan bien, pues no sé qué problema hay en aceptar en hacer la infraestructura. Que sí, ¿que hay un plan de viabilidad aprobado? Me alegro de que ya esté aprobado y tal, pero le voy a decir una cosa, que el Comisionado de su Gobierno para Corredor Atlántico, el señor José Antonio Sebastián, ha estimado que la reapertura de este tramo Plasencia-Astorga podría requerir entre 18 y 20 años. O sea, que lo que dice el señor Pascual: no sé dónde estaremos dentro de 18 o 20 años. Además, el Gobierno ha reconocido que queda aparcado hasta dos mil veintitrés, ya que la Unión Europea no revisará de urgencia el proyecto hasta dentro de 9 años. O sea que, esto se... que no se considera prioritario. Bueno, pues hasta el dos mil cincuenta. O sea que... que cómo no se va a reclamar. Se tiene que reclamar porque nosotros... si han leído usted el segundo punto del día, tenemos "iniciar, una vez concluidos los estudios, la reapertura con carácter de urgencia". Así que hasta el dos mil cincuenta, si considera usted que es un carácter de urgencia, ¡pues vaya Dios y lo vea!

Y en el... y otra cosa, que el estudio de viabilidad que ustedes han hecho se basa más en criterios económicos y técnicos sin tener en cuenta muchas cuestiones territoriales, sociales o de la despoblación que tanto hablamos todos. Entonces, no... no es tan perfecto ni tan... ni tenemos que retirar esta proposición no de ley, por supuesto, porque usted lo considere.

En cuanto a... señoría del Partido Popular, estoy de acuerdo en... o sea, le agradezco la... el apoyo, y además estoy... vamos, acepto la... la enmienda que nos propone, porque creo que incluye un poco de celeridad... [Murmillos]. (¿Qué pasa? Rogaría un poco silencio). ... incluye un poco más de celeridad en lo que es el... la proposición en sí, porque, si no, nos... si nos vamos a remontar al dos mil cincuenta, pues que vamos a quedar esta Comunidad aislada completamente por carretera, por tren y por... no sé por qué. Entonces, si tenemos en cuenta la despoblación, si tenemos en cuenta las características de los territorios y, sobre todo, de la zona oeste de nuestra Comunidad, creo que es importante apoyar esta proposición no de ley. Nada más, y muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Por una cuestión de orden, debería de leer la proposición... la resolución cómo queda definitivamente.

LA SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ:

(Leo la mía y luego la enmienda, ¿no?). "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León que a su vez inste al Gobierno de España a elaborar de manera urgente un programa de actuación con fechas concretas para iniciar los estudios de viabilidad y los trámites administrativos necesarios para definir el trazado de la Ruta de la Plata -primer punto-. Segundo punto: iniciar, una vez concluidos dichos estudios, los trabajos necesarios para la reapertura de la línea ferroviaria de



la Ruta de la Plata con carácter de urgencia”. Y añadiríamos la enmienda propuesta por el Partido Popular, que dice: “Ejecutar, a la mayor brevedad, las actuaciones necesarias para realizar las obras de construcción de la infraestructura de la Ruta de la Plata para que pueda ser incluida en la próxima revisión del Reglamento de la Red TEN-T y su inclusión con la Red Básica Ampliada”.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. Habiendo sido modificada la propuesta de resolución, si algún grupo político quiere solicitar la palabra. ¿Señor Pablos Romo?

EL SEÑOR PABLOS ROMO:

Gracias, presidente. Con absoluta brevedad. Vamos a mantener el voto en contra por todos los argumentos que establecimos en la primera intervención y por uno más: el Partido Popular votó en contra del Reglamento que establecía lo que ahora piden que se incorpore.

Votación PNL/001361

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley. ¿Votos a favor? Doce. ¿Votos en contra? Seis. No hay abstenciones. El resultado de la votación es el siguiente: dieciocho votos emitidos; doce votos a favor, seis votos en contra, no hay abstenciones. En consecuencia, queda aprobada la proposición no de ley debatida.

Se levanta la sesión siendo las doce cero tres. Muchas gracias a todos.

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