



COMISIÓN DE MOVILIDAD Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL

PRESIDENCIA DON EMILIO JOSÉ BERZOSA PEÑA

Sesión celebrada el día 28 de septiembre de 2022, en Valladolid

ORDEN DEL DÍA

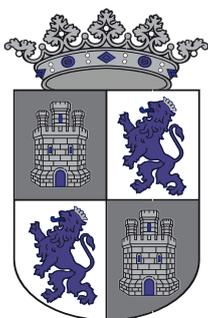
1. Elección de Secretario de la Comisión.
2. Proposición no de ley, PNL/000102, presentada por los Procuradores Dña. Laura Pelegrina Cortijo, D. Javier Campos de la Fuente, D. Jesús Guerrero Arroyo, D. Juan Luis Cepa Álvarez, D. José Ignacio Martín Benito, Dña. María Isabel Gonzalo Ramírez y D. Ángel Hernández Martínez, instando a la Junta de Castilla y León a aprobar el Decreto por el que se aprueba el Mapa de Ordenación del Transporte Público de Viajeros, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 31, de 23 de junio de 2022.
3. Proposición no de ley, PNL/000168, presentada por los Procuradores Dña. Alicia Gallego González, D. José Ramón García Fernández y D. Luis Mariano Santos Reyero, instando a la Junta de Castilla y León a realizar un estudio para conocer las posibles alternativas para conectar a través de un puente las carreteras ZA-320 a la altura de Carbellino y la SA-302, ya sea desde Monleras o desde Villaseco de los Reyes, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 40, de 15 de julio de 2022.
4. Proposición no de ley, PNL/000191, presentada por los Procuradores D. Jesús Guerrero Arroyo, Dña. María Consolación Pablos Labajo, D. Rubén Illera Redón, Dña. Laura Pelegrina Cortijo, D. Javier Campos de la Fuente, D. Juan Luis Cepa Álvarez, D. José Ignacio Martín Benito y Dña. María Isabel Gonzalo Ramírez, instando a la Junta de Castilla y León a proceder al arreglo integral y a lo largo de todo su recorrido de la carretera autonómica P-943 desde Ampudia al límite de la provincia de Valladolid de la red complementaria local antes de que finalice el año 2023, y a incorporar en los presupuestos de la Comunidad para el año 2023 la partida necesaria para cumplir dicho mandato, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 47, de 1 de septiembre de 2022.



5. Proposición no de ley, PNL/000196, presentada por los Procuradores Dña. Laura Pelegrina Cortijo, D. Javier Campos de la Fuente, D. Jesús Guerrero Arroyo, D. Juan Luis Cepa Álvarez, D. José Ignacio Martín Benito, Dña. María Isabel Gonzalo Ramírez y D. Ángel Hernández Martínez, instando a la Junta de Castilla y León a implementar una línea de ayuda a las entidades locales titulares de transporte urbano para financiar el 30 % del billete, que unido al 30 % del Gobierno se quedará en un 60 %, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 47, de 1 de septiembre de 2022.

SUMARIO

	<u>Páginas</u>
Se inicia la sesión a las diez horas treinta y cinco minutos.	2460
El presidente, Sr. Berzosa Peña, abre la sesión.	2460
Intervención de la procuradora Sra. Pelegrina Cortijo (Grupo Socialista) para comunicar sustituciones.	2460
Primer punto del orden del día. Elección Secretaría.	
La vicepresidenta, Sra. Calvo Enríquez, da lectura al primer punto del orden del día.	2460
Intervención de la procuradora Sra. Pelegrina Cortijo (Grupo Socialista) para proponer candidato a la Secretaría de la Comisión.	2460
El presidente, Sr. Berzosa Peña, somete a votación, a mano alzada, la candidatura propuesta. Es elegido don Fernando Pablos Romo como secretario de la Comisión en segunda votación.	2460
Segundo punto del orden del día. PNL/000102.	
El secretario, Sr. Pablos Romo, da lectura al segundo punto del orden del día.	2461
Intervención de la procuradora Sra. Pelegrina Cortijo (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	2461
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pascual Muñoz (Grupo Mixto).	2463
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Gallego González (Grupo UPL-SORIA ¡YA!).	2464
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Suárez Villagrà (Grupo VOX Castilla y León).	2465
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Beltrán Martín (Grupo Popular).	2467
Intervención de la procuradora Sra. Pelegrina Cortijo (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	2469
El presidente, Sr. Berzosa Peña, somete a votación, en los términos fijados por su proponente, la proposición no de ley número 102. Es rechazada.	2470

Páginas**Tercer punto del orden del día. PNL/000168.**

La vicepresidenta, Sra. Calvo Enríquez, da lectura al tercer punto del orden del día.	2471
Intervención de la procuradora Sra. Gallego González (Grupo UPL-SORIA ¡YA!) para presentar la proposición no de ley.	2471
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pascual Muñoz (Grupo Mixto).	2474
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Suárez Villagrà (Grupo VOX Castilla y León).	2475
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pablos Romo (Grupo Socialista).	2476
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Gavilanes Fernández-Llamazares (Grupo Popular).	2476
Intervención de la procuradora Sra. Gallego González (Grupo UPL-SORIA ¡YA!) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	2478
El presidente, Sr. Berzosa Peña, somete a votación, en los términos fijados por su proponente, la proposición no de ley número 168. Es rechazada.	2479

Cuarto punto del orden del día. PNL/000191.

El secretario, Sr. Pablos Romo, da lectura al cuarto punto del orden del día.	2479
Intervención del procurador Sr. Guerrero Arroyo (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	2480
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pascual Muñoz (Grupo Mixto).	2481
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Gallego González (Grupo UPL-SORIA ¡YA!).	2482
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Carrera Noriega (Grupo VOX Castilla y León).	2483
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Ruiz Medrano (Grupo Popular).	2483
Intervención del procurador Sr. Guerrero Arroyo (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	2486
El presidente, Sr. Berzosa Peña, somete a votación, en los términos fijados por su proponente, la proposición no de ley número 191. Es rechazada.	2488

Quinto punto del orden del día. PNL/000196.

El secretario, Sr. Pablos Romo, da lectura al quinto punto del orden del día.	2489
---	------



	<u>Páginas</u>
Intervención de la procuradora Sra. Pelegrina Cortijo (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	2489
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pascual Muñoz (Grupo Mixto).	2491
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Gallego González (Grupo UPL-SORIA ¡YA!).	2492
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Carrera Noriega (Grupo VOX Castilla y León).	2492
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Sanz Merino (Grupo Popular).	2494
Intervención de la procuradora Sra. Pelegrina Cortijo (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	2496
El presidente, Sr. Berzosa Peña, somete a votación, en los términos fijados por su proponente, la proposición no de ley número 196. Es rechazada.	2497
El presidente, Sr. Berzosa Peña, levanta la sesión.	2497
Se levanta la sesión a las doce horas treinta y cinco minutos.	2497



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

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Buenos días, señorías. Se abre la sesión. Los grupos parlamentarios han comunicado... han comunicado a esta Presidencia las siguientes sustituciones. ¿Alguien tiene que comunicar?

LA SEÑORA PELEGRINA CORTIJO:

Gracias, presidente. Buenos días. José Francisco Martín sustituye a Javier Campos de la Fuente.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Veo que el resto de grupos no hay cambios. Gracias.

Por la señora vicepresidenta se dará lectura al primer punto del orden del día.

Elección Secretaría

LA VICEPRESIDENTA (SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ):

Primer punto del orden del día: **Elección de secretario de la Comisión.**

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Al haber quedado vacante la Secretaría de la Comisión, es preciso proceder a cubrir este puesto. ¿Algún grupo parlamentario desea presentar candidato para ocupar la Secretaría de la Comisión? Sí, Grupo Socialista.

LA SEÑORA PELEGRINA CORTIJO:

Gracias, presidente. El Grupo Parlamentario Socialista propone como secretario de esta Comisión a Fernando Pablos Romo.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Si ningún grupo parlamentario se opone, siguiendo el precedente establecido en la elección de Mesa de esta Comisión, efectuaremos una votación a mano alzada. ¿Votos a favor de la candidatura del procurador don Fernando Pablos Romo? ¿Votos en blanco? El resultado de la votación son: votos a favor de la candidatura presentada, siete, si no me equivoco; y votos en blanco, diez.

Al no haber sido obtenido el voto de la mayoría absoluta de los miembros de la Comisión el procurador propuesto, procede celebrar una segunda votación, en la que resultará elegido si obtiene el voto de la mayoría simple de la Comisión. ¿Votos a favor? ¿Votos en blanco? En consecuencia, al haber obtenido el voto de la mayoría simple de los miembros de la Comisión, ha resultado elegido secretario de la Comisión de Movilidad y Transformación Digital el procurador don Fernando Pablos Romo. Le ruego que pase a ocupar su lugar.

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

**PNL/000102****EL SECRETARIO (SEÑOR PABLOS ROMO):**

Gracias, señor presidente. Segundo punto del orden del día: **Proposición no de ley 102, presentada por los Procuradores doña Laura Pelegrina Cortijo, don Javier Campos de la Fuente, don Jesús Guerrero Arroyo, don Juan Luis Cepa Álvarez, don José Ignacio Martín Benito, doña María Isabel Gonzalo Ramírez y don Ángel Hernández Martínez, instando a la Junta de Castilla y León a aprobar el Decreto por el que se aprueba el Mapa de Ordenación del Transporte Público de Viajeros, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 31, de veintitrés de junio de dos mil veintidós.**

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra, en representación de los señores procuradores proponentes, doña Laura Pelegrina Cortijo, por un tiempo máximo de diez minutos.

LA SEÑORA PELEGRINA CORTIJO:

Gracias, presidente. Desde el Grupo Parlamentario Socialista, con esta proposición no de ley queremos dar la oportunidad al Partido Popular y a sus socios de Gobierno de hablar de nuestro mapa de transporte, el de Castilla y León; y no del mapa del Gobierno.

Llevamos meses escuchando el bulo que el Partido Popular ha... ha difundido, copiando lo peor de sus socios de Gobierno, con el único fin de alarmar a la ciudadanía, y especialmente a quienes residen en el medio rural; un bulo con el que intentan tapar que la Junta de Castilla y León no asume sus competencias en materia de transportes.

Hasta la fecha, la Junta de Castilla y León ha sido incapaz de aprobar el decreto de mapa de transportes de Castilla y León en plazo, ha sido incapaz de aprobar y presentar los proyectos de explotación, ha sido incapaz de adjudicar los contratos de transporte, y, además, la Junta de Castilla y León ha sido incapaz de poner en servicio nuestro sistema de transportes.

Hoy, desde el Grupo Parlamentario Socialista, les damos la oportunidad al Partido Popular y a sus socios de Gobierno de explicar y justificar por qué motivo han tardado tres años -tres- en publicar el Decreto por el que se aprueba el Mapa de Ordenación del Transporte Público de Viajeros por Carreteras de Castilla y León; por qué han incumplido el Artículo 54.6 de la Ley 9/2018, que entró en vigor el tres de julio de dos mil diecinueve, y que fijaba un plazo máximo de un año desde su entrada en vigor para aprobar el Decreto del Mapa de Ordenación de Transportes de Castilla y León; y por qué, y tras haber finalizado el dos de diciembre de dos mil diecinueve el actual régimen concesional que garantiza la estabilidad del sistema concesional de transporte público regular interurbano de viajeros por carretera de Castilla y León y los contratos de gestión de los servicios públicos, la Junta de Castilla y León no lo han hecho.

Y lo más importante: un mapa sin rutas no es un mapa. ¿Dónde están las rutas, las frecuencias, el régimen tarifario, las obligaciones jurídicas, los estándares de calidad



o la delimitación territorial? No las busquen, porque en el decreto no están. ¿Dónde están las competencias de la Junta de Castilla y León en el mapa de transporte?

El decreto de aprobación del mapa de ordenación de transportes de Castilla y León ha sido informado por el Consejo Económico y Social de Castilla y León y también por el Consejo Consultivo. El Consejo Consultivo hace una mención específica relativa a la actualización de datos e indica que es recomendable que el documento cuente con información estadística actualizada a la fecha en que se apruebe el decreto, dado que los datos, tanto demográficos como económicos, de servicios públicos o de vehículos matriculados o tráfico de los diferentes modos de transporte, entre otros, en general referidos a dos mil dieciocho, resultan excesivamente desactualizados respecto a los disponibles en... en este momento en las fuentes estadísticas citadas.

Y les voy a poner un ejemplo. En el decreto que aprueba... el decreto en el que se aprueba el mapa de transporte de Castilla y León figuran los datos de viajeros acumulados con fecha de inicio de demanda... del transporte de la demanda hasta el treinta y uno de diciembre de dos mil veinte, con un total de 3.990.000 viajeros. Sin embargo, la Junta de Castilla y León, en su página web, tiene actualizados los datos con el número de viajeros acumulados hasta el treinta y uno de diciembre de dos mil veintiuno con 4.213.000 viajeros. Es un ejemplo de muchos, y, además, pone de manifiesto que en tres años no han sido capaces ni de actualizar los datos a fecha actual.

Además añade, y considera de especial relevancia, en los conceptos vigentes en materia de ordenación territorial, que el Mapa de Ordenación del Transporte de Viajeros por Carretera adolece de la falta de aprobación del Mapa de Ordenación y Servicios del Territorio Rural. Sin el Mapa de Ordenación y Servicios del Territorio Rural nos preguntamos: ¿cómo puede la Junta de Castilla y León garantizar que el Mapa de Ordenación del Transporte Público de Viajeros por Carretera va a dar cobertura a todos los municipios de Castilla y León?

Y, del mismo modo, el Consejo Económico y Social les recuerda que, en su informe previo... previo 2/2018, sobre el Anteproyecto de Ley de Transporte Público de Viajeros por Carretera de Castilla y León, les llamaba a la pronta aprobación de este mapa de transportes.

También en su informe previo 2/2022, sobre el proyecto de Decreto por el que se aprueba el Mapa de Ordenación del Transporte Público de Viajeros por Carretera de Castilla y León, les recuerda que acumulan un retraso de tres años en la tramitación.

También les recuerda que la implantación del mapa de ordenación de transporte debe ir acompañada de la mejora de la calidad del servicio y modernización y seguridad de la flota; mejorar la accesibilidad universal del transporte regular de viajeros por carreteras, cuyo nivel en la actualidad continúa siendo deficitario.

También les indica y les recuerda la estructura de abastecimiento energético del sector transporte; que las políticas en materia de movilidad están integradas con las políticas... estén integradas con las políticas medioambientales, urbanas y de ordenación del territorio y que cuenten con la participación ciudadana; que primen los criterios sociales y laborales para dar cumplimiento a los acuerdos del diálogo social en esta materia y favorecer la cohesión social y territorial, prestando atención a las personas del medio rural; también que ha de garantizar el empleo existente en



la actualidad y ajustar el desfase normativo para aprovechar las oportunidades de financiación que puedan ofrecer los fondos europeos.

Pues miren, aprobado el decreto con tres años de retraso, han sido incapaces de ajustar la normativa a la oportunidad que suponen los nuevos fondos europeos. No hace ni una sola mención a los fondos europeos, ninguna.

Castilla y León sigue siendo la quinta Comunidad que más fondos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia ha recibido a fecha catorce de septiembre de dos mil veintidós, con 1.737 millones de euros, de los cuales 1.138 millones de euros han de ser gestionados por nuestra Comunidad.

Para transformar nuestra movilidad y hacerla más segura, sostenible y conectada; descarbonizar la economía; digitalizar el transporte para impulsar el transporte público, Castilla y León ha recibido, en dos mil veintiuno, 47,82 millones de euros para invertir en actuaciones muy específicas que afectan a la puesta en marcha y desarrollo del mapa de transportes de nuestra Comunidad, como es el caso de las estaciones de autobuses, su modernización y digitalización; o la implantación de sistemas inteligentes de transporte... o la implantación de sistemas inteligentes de transporte en el transporte público por carretera de titularidad de la Junta de Castilla y León tan... o la implantación de sistemas inteligentes de transporte en el transporte público por carretera de titularidad de la Junta de Castilla y León, tanto en el transporte a la demanda como accesibilidad, entre otros.

Por eso nos sorprende, cuando menos, que no hayan hecho ninguna mención específica a los fondos europeos; que no hayan ajustado la normativa del mapa de transporte de Castilla y León, mientras existen actuaciones de inversión de la Junta de Castilla y León vinculadas a los fondos europeos y al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

Desde el Grupo Parlamentario no podemos estar más de acuerdo con el CES, y, en base a... a lo anteriormente expuesto, formulamos la siguiente propuesta de resolución, instando a la Junta de Castilla y León a los dos puntos que figuran en el orden del día. Gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

EL SEÑOR PASCUAL MUÑOZ:

Muchas gracias, presidente. Buenos días, señorías. Estamos de acuerdo con que se dé agilidad a todos los trámites que están pendientes para aprobar toda la normativa necesaria para la ordenación del transporte en Castilla y León.

Se ha dado ya el primer paso con la aprobación del decreto, pero, como dicen ustedes, quedan todavía determinados trámites burocráticos que hay que llevar a cabo para que el transporte público llegue a todos los castellanos y leoneses, vivan donde vivan.

Debemos tener en cuenta la relevancia que tiene el transporte en Castilla y León, en una Comunidad dispersa como la nuestra, con muchos vecinos residiendo



en zonas rurales y que dependen de este tipo de transporte para su día a día, incluso para acudir a la compra, al banco o al médico.

El transporte por carretera es clave en nuestra Comunidad, y es un factor de cohesión y vertebración del territorio. Por ello, debemos darle la importancia que se merece y acercarlo, sobre todo, a los vecinos del medio rural y a las zonas más alejadas y despobladas de nuestra región. Por ello, es vital que este servicio se preste de forma adecuada, y en especial atención a las necesidades de estas personas a las que me refiero.

El transporte a la demanda también juega un papel muy importante debido, como digo, a las peculiaridades de nuestra Comunidad y de nuestra población, por lo que debemos impulsarlo y fomentarlo.

En definitiva, señorías, consideramos que se debe dar cobertura a todos los municipios de Castilla y León, prestando, como digo, más atención a esas zonas, que son muchas, más alejadas de los grandes núcleos urbanos, para que esos vecinos no se sientan olvidados, desatendidos, y puedan acceder en igualdad de condiciones a todos los servicios. Apoyaremos 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!, por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra la señora procuradora doña Alicia Gallego González.

LA SEÑORA GALLEGO GONZÁLEZ:

Gracias, presidente. Pues sí, efectivamente, parece que hay una tardanza clara en la actualización de todo lo que es este... este mapa de ordenación del territorio, puesto que la Ley, efectivamente, del dos mil dieciocho, de Transporte Público de Viajeros, bueno, pues establecía un plazo, y que ahora se hace más necesario que nunca debido a toda la situación económica, toda la situación que estamos sufriendo, en el que parece que los recursos son limitados y que es necesario, bueno, pues una... una preferencia hacia el servicio público, y más en cuanto al transporte por carretera, en cuanto que, además, se busca dar ese servicio también al mundo rural. Sin perjuicio de que, efectivamente, se ha puesto de manifiesto, bueno, pues el carácter incompleto de la normativa que... que se ha aprobado, pues recientemente, y que así, pues lo avalan, pues todos los informes que acompañan al expediente.

El Consejo Económico Social de Castilla y León ya venía reiterando, como bien hemos dicho, pues esa necesidad de que se garantizara este servicio a toda la ciudadanía de la Comunidad y que se diera, además, en condiciones de igualdad con independencia de su residencia. Parece lógico, pero no se estaba cumpliendo.

Con lo cual, se hace una llamada también a la pronta aprobación de este mapa de transporte, considerando que debería ser operativo, precisamente, debido a que ha finalizado el régimen concesional existente.

Y así, bueno, pues una serie de circunstancias, que parece que lo que se prima o lo que tendríamos que... que dar ese impulso también hacia la accesibilidad universal del transporte regular de viajeros por carretera, debido a esa consideración deficitaria que existe del mismo. Y, sobre todo, al impulso a las rutas de transporte a



la demanda y la especial atención que debemos de... de otorgarle desde las Administraciones superiores al medio rural si realmente hay un interés de protección de la gente y de... y del mundo rural, como bien muchas veces se dice aquí, pero que los hechos demuestran que no es así.

Con lo cual, parece que, entre los criterios de planificación, pues que tienen carácter vinculante, tenemos que tener en cuenta la necesidad de esas condiciones de explotación, los requisitos básicos, el sistema económico financiero, bueno, pues el sistema tarifario que dijo la proponente; todas estas cosas que son necesarias fijar en las futuras licitaciones de los contratos de concesión.

Por lo tanto, es necesario la implantación de ese mapa de ordenación del transporte, con esa mejora de la calidad que yo creo que todos queremos. Y, sobre todo, que se acompañe con la modernización y la seguridad necesaria y con unos vehículos eficientes y adaptados. Es decir, no podemos tener vehículos que no se controlan en las concesiones existentes.

Bueno, por eso nosotros, indudablemente, lo que queremos es una aprobación de... de toda la normativa que acompaña a la regulación existente. Tampoco comprendemos esta tardanza, en cuanto que se trata de una necesidad. Y, por tanto, nuestro voto va a ser a favor de la proposición no de ley presentada. Gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

LA SEÑORA SUÁREZ VILLAGRÀ:

Muchas gracias, presidente. Señorías, analizando su proposición no de ley, les voy a intentar responder punto por punto.

Donde dice sobre el decreto normativo que ha de regir la movilidad de Castilla y León en los próximos años, que aún no se ha aprobado, la Ley 9/2018, de veinte de diciembre, de Transporte Público de Viajeros por Carretera de Castilla y León, exigía una norma con rango de decreto para la aprobación de este instrumento de planificación. Como saben, la aprobación de este tipo de norma conlleva un procedimiento extendido en el tiempo para poder cumplir con los trámites... con los trámites que exige la ley. Aunque es verdad que los trámites son excesivos y debemos trabajar para simplificarlos.

Tampoco puede olvidarse que durante la tramitación de esta norma tuvo lugar la crisis sanitaria originada por la COVID-19, con la declaración del ilegal estado de alarma y la supresión... suspensión -perdón- de los plazos administrativos, que determinó la paralización de la tramitación del proyecto de decreto en el momento que se iba a proceder a efectuar el trámite de información pública.

Hay que aclarar... hay que aclarar -perdón- que el Consejo Económico y Social de Castilla y León no dice, como apunta el Grupo Parlamentario Socialista, que el retraso en la aprobación del decreto ha afectado a la planificación temporal de los hitos de futuro. Lo que realmente dice el Consejo Económico y Social en su informe es que es probable que este retraso afecte al cumplimiento del resto de hitos previsto, y,



por ello, entiende necesario que se agilicen al máximo los trámites necesarios, entre ellos la aprobación del decreto que ahora se informa.

Dicen que el Consejo Económico y Social de Castilla y León lleva años instando a la Junta de Castilla y León a agilizar la tramitación del mapa de transportes de viajeros de Castilla y León que garantice el acceso de los ciudadanos a los servicios públicos en condiciones de igualdad con independencia de su residencia. Y, efectivamente, estamos de acuerdo con que se debe garantizar que todos los ciudadanos tengan acceso a los servicios públicos en condiciones de igualdad. Y esto es lo que está generando, señorías, el Estado de las Autonomías, desigualdad dentro de la propia región y en el conjunto de España.

Respecto al informe previo del CES 2/2022, sobre el proyecto de Decreto por el que se aprueba el Mapa de Ordenación del Transporte Público de Viajeros por Carretera de Castilla y León, al que se refiere, hay que tener en cuenta que, recientemente, ha sido aprobado por el Consejo de Gobierno de la Junta de Castilla y León el Mapa de Ordenación del Transporte Público de Viajeros por Carretera mediante Decreto 34/2022, de quince de septiembre, con el objetivo de modernizar y rediseñar la red de transporte público por carretera para los próximos diez años, a fin de garantizar la cobertura total de la población y favorecer la cohesión y vertebración de Castilla y León. Servirá para actualizar las concesiones de autobús y... y garantizará la cobertura de transporte a todos los municipios de la Comunidad, de manera que dará servicio a 1,7 millones de potenciales viajeros.

Y ustedes quieren eludir este tema, pero la realidad es que el Gobierno de España, dirigido por el Partido Socialista y sus socios -Unidas Podemos, Esquerza Republicana de Catalunya, Bildu, etcétera, etcétera-, a través del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, tiene previsto suprimir paradas en nada más y nada menos que 346 municipios de Castilla y León, tal y como se refleja en el nuevo mapa concesional de transporte de viajeros estatal, dejando así sin servicio a 213.000 castellanos y leoneses -o, lo que es lo mismo, a cerca del 10 % de nuestra población-, con todo lo que ello supone, y condenando a esta región. A ver cómo se lo explican ustedes a su electorado. Y esto sí que no es ningún bulo.

Con esta planificación del nuevo sistema de transporte público se pretende racionalizar la red de transporte y garantizar el derecho a la movilidad de las personas de Castilla y León a través de un servicio público de calidad que facilite la accesibilidad a los habitantes de los servicios... a los servicios públicos, su relación con los centros urbanos de mayor entidad, favoreciendo, asimismo, el mantenimiento de la población en las zonas rurales y la cohesión, y fortaleciendo esta región.

Para realizar este mapa se ha realizado un... se ha elaborado un diagnóstico y análisis previo del marco territorial y demográfico de Castilla y León, el sistema de transporte e infraestructuras vigentes, y, como resultado, se ha diseñado una planificación con tres ejes estratégicos, sobre los que se aplican unos criterios para su implementación, relativos a los ámbitos de la ordenación y coordinación de los servicios, basados en el compromiso con los ciudadanos, la viabilidad ambiental y socioeconómica y la transformación digital.

Y sobre la transformación digital, es importante destacar que la Consejería apuesta por el transporte comprometido con la transformación digital. El proceso de reordenación y reestructuración del sistema de transporte público de viajeros



resultante de este mapa confluye con la ventana de oportunidad que brindan los fondos europeos Next Generation, que van a permitir abordar un proyecto integral de transformación tecnológica digital con el denominado proyecto de “Implantación de un sistema tecnológico ITS para el nuevo modelo de transporte en Castilla y León”.

A través de sistemas inteligentes de transporte (ITS), se abarcará el equipamiento solicitado a los operadores de los servicios de transporte –el sistema de ayuda a la explotación (SAE) información en tiempo real; sistema conectado con el ciudadano a través de webs, *apps*, etcétera; sistemas de pago a bordo sin necesidad de efectivo–, la tecnología que debe disponer la Administración para poder ejercer el control de oferta y demanda adecuados y la inversión con fondos europeos.

Este proyecto permitirá desplegar en Castilla y León un sistema de transporte público de viajeros por carretera conectado, moderno y de calidad, adaptado a las necesidades de movilidad propias de Castilla y León.

Y respecto a los fondos europeos, cabe resaltar que, para el nuevo modelo de movilidad, en nuestra región, desde la Junta de Castilla y León ya se han aprovechado las oportunidades de financiación ofrecidas por los fondos europeos.

Por tanto, una vez aprobado el Mapa de Ordenación del Transporte Público de Viajeros por Carretera de Castilla y León, es preciso la aprobación de los proyectos de explotación, en los que ya se está trabajando, y servirán de base para la... la redacción de los pliegos de cláusulas administrativas y prescripciones técnicas que regirán la licitación de los nuevos contratos de concesión de servicio público. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias, señoría. 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 David Beltrán Martín.

EL SEÑOR BELTRÁN MARTÍN:

Muchas gracias, presidente. Señorías. En su favor diré que veía correcta la presentación en su momento –no hoy, pero sí en su momento; así como no veo actualizada la argumentación planteada por la señora Pelegrina y otros procuradores para esta PNL–, instando a la Junta de Castilla y León a la aprobación urgente del marco normativo para la ordenación del transporte de Castilla y León, pues se había demorado, como ustedes bien saben, por las circunstancias excepcionales y suspensión de plazos por la COVID-19, como bien ha manifestado la señora Suárez.

En favor del Gobierno de la Junta de Castilla y León les diré que sí asume sus competencias y que no para de trabajar en favor de los ciudadanos de nuestra tierra; pues recientemente, mostrando agilidad, el nuevo Ejecutivo, y en Consejo de Gobierno, aprobó el marco jurídico que sustenta el Mapa de Ordenación del Transporte Público de Viajeros mediante el Decreto 34/2022, de quince de septiembre, como instrumento básico de planificación, ordenación y coordinación de la red de transporte público de viajeros por carretera de la Comunidad de Castilla y León, para que la red pública sea más eficiente y accesible. Es decir, como instrumento para modernizar y rediseñar una red pública de calidad de transporte en nuestra región.



Y todo con el objetivo de garantizar el acceso de toda la ciudadanía de nuestra Comunidad a los servicios públicos en condiciones de igualdad, con independencia de su residencia, estableciendo un nuevo modelo concesional flexible, dando paso a una movilidad pública alineada con los conceptos de accesibilidad universal, modernidad, sostenibilidad ambiental, conectividad y digitalización, que, sin duda, puede aprovechar las oportunidades de financiación de los nuevos fondos europeos al cumplir la normativa europea, como ustedes instan en la presente proposición no de ley.

Por tanto, con esta aprobación se culminan los trámites previos de sometimiento a audiencia, información pública y participación, destacando el consenso con el sector, plasmado en el Acuerdo del treinta y uno de diciembre de dos mil veintiuno, sobre la subrogación de los trabajadores en los nuevos contratos de concesión. Y, por tanto, primando –sí– los criterios sociales y laborales.

Un compromiso de legislatura sobre la base de la Ley 9/2018, de veinte de diciembre, que bien citaban en sus antecedentes, de Transporte Público de Viajeros por Carretera de Castilla y León, que se materializará en tres instrumentos: un mapa de transporte para la Comunidad –por tanto, hay que cumplir los plazos para tener ese mapa del que usted hablaba–, los anteproyectos de explotación y la licitación de las nuevas concesiones que estarán vigentes durante diez años.

Señorías, para la Junta de Castilla y León el transporte de carretera en Castilla-León... y León es vital, al ser un factor de cohesión y vertebración social y territorial y de lucha contra la despoblación; algo que parece ser que el Gobierno de España no entiende, y lo explicaré –como bien lo ha hecho también la señora Suárez– más adelante.

¿Qué hace la Junta de Castilla y León? Un transporte comprometido con la ciudadanía, al incrementarse la oferta del transporte e impulsar el transporte a la demanda, manteniendo la gratuidad y las bonificaciones y creando nuevos bonos, siendo importante destacar que dará cobertura a 1,7 millones de viajeros potenciales anuales, frente a los 1,2 actuales. Y siendo un transporte más eficiente, al integrarse el transporte escolar en el transporte regular convencional, manteniendo el empleo en el sector. Un transporte también comprometido con la sostenibilidad ambiental y reducción de la huella de carbono, pues contará con una flota más moderna. Y un transporte comprometido con la transformación digital, pues incorporará los principales avances en sistemas inteligentes de transporte y seguridad. De hecho, y voy a poner un ejemplo de uso y de la oportunidad de tener los fondos europeos, la Consejería de Movilidad y Transformación Digital abordará, en esta legislatura, el proyecto integral de implantación de un sistema tecnológico para el nuevo modelo de transporte de Castilla y León, dotado con más de 30 millones de euros procedentes de estos fondos europeos, sin olvidar que se modernizarán, a su vez, las estaciones de autobuses.

Pero, señorías, igual que comencé entendiendo su petición en esta PNL, también me gustaría hablar en su favor si instan al Gobierno de España a que no elimine ninguna parada en Castilla y León, como está ocurriendo también en nuestra tierra, en nuestra provincia, Ávila, fundamental, algo fundamental para la cohesión territorial y la lucha contra la despoblación, como dije antes.

Ya advirtió la consejera de Movilidad y Transformación Digital, la señora González Corral, que desconoce qué horizonte temporal maneja el Ministerio de Transporte para dar a conocer su mapa de transportes, que plantea la posibilidad de eliminar 348 paradas



en nuestra tierra. Y agregó que la Junta no puede abordar el transporte intercomunitario, ya que no es de su competencia, por lo que aquí también, en la sede de la voluntad popular de los castellanos y leoneses, sin basarnos en bulos, y desde el Grupo Popular, queremos reiterar a la Ministra de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana del Gobierno de España que se replantee la decisión de eliminar las paradas, en aras de dar mejores servicios a los castellanos y leoneses. Sin más, muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias, señoría. 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 Laura Pelegrina Cortijo.

LA SEÑORA PELEGRINA CORTIJO:

Gracias, presidente. Agradecer a los portavoces de Por Ávila y UPL el apoyo a esta iniciativa, como no puede ser de... de otra manera. Y en cuanto a los portavoces de... de quienes gobiernan en esta Comunidad, en primer lugar, a la portavoz de la ultraderecha, pues bueno, no es la primera ocasión en la que usted hace mención al COVID para justificar un retraso injustificable, como es el caso del mapa de transporte, que lleva tres años guardado en un cajón.

Insisto en que ustedes son expertos en difundir... en difundir bulos -lo han hecho con el tema de los inmigrantes, lo hacen con el tema del... del transporte-, con el único fin de atacar al Gobierno. Y afortunadamente no tiene ningún rédito, porque la gente y la ciudadanía, pues les va conociendo y saben que... que una mentira, por muchas veces que se repita, no se... no se convierte en verdad.

Y, a día de hoy, lo que es cierto es que el Gobierno no tiene aprobado su... su mapa de... de transportes. Y la Junta de Castilla y León, tampoco; porque lo que ha aprobado es el decreto, y les recuerdo que queda todavía pendiente toda la normativa necesaria para que el sistema de transporte por carretera de Castilla y León sea operativo: queda la elaboración de los anteproyectos de explotación de los nuevos contratos de... de transporte; queda pendiente redactar los pliegos de cláusulas administrativas y particulares y los pliegos de prescripciones técnicas que han de regir la licitación de los nuevos contratos; no existe, no existe un estudio de viabilidad económica financiera, que tiene carácter vinculante, y que regule todo lo relativo al mapa de transporte. Y todos estos trámites y toda esta normativa es necesaria para que el servicio del nuevo sistema de transportes en Castilla y León esté operativo.

Entonces, que la Junta de Castilla y León no tenga su mapa y que ustedes estén diciendo que el Gobierno está cerrando paradas de autobús, cuando no tiene aprobada la ley de movilidad, pues permítame que le diga, pues que son ustedes unos buleros.

La Junta de Castilla y León en el mapa no incluye ni rutas, ni frecuencias, ni régimen tarifario, ni obligaciones jurídicas, ni estándares de calidad, ni delimitación territorial. Ya se lo he dicho. Entonces, el Grupo Parlamentario Socialista lo que pedimos y exigimos a la Junta de Castilla y León es que asuma sus competencias y que se pongan a trabajar en su competencia en materia de transporte.

Y mire, en cuanto al portavoz del Partido Popular, que diga hoy aquí que esta proposición no de ley está traída fuera de tiempo, pues la verdad es que es conocer muy poco el funcionamiento de esta Cámara. Esta proposición no de ley se registró



el veinticinco de mayo de dos mil veintidós. Y han traído ustedes esta proposición no de ley, sin consultar a esta portavoz, porque no se ha hecho nunca –ni a esta portavoz y entiendo que a los portavoces de los demás grupos parlamentarios que forman parte de esta Comisión–, traen esta proposición no de ley justamente cuando ya se ha aprobado el decreto del mapa de transporte de Castilla y León. El decreto... el decreto está firmado el quince de septiembre, publicado en el BOCYL el diecinueve de septiembre, y cuando se ha firmado y publicado es cuando traen ustedes a debate esta proposición no de ley a esta Comisión.

Y en cuanto a los usuarios del medio rural. Y mire, lo que le preocupa mayor... fundamentalmente al CES es que el mapa de transporte, porque lo ha dicho públicamente, no garantice la accesibilidad universal del transporte por carretera, que considera deficitaria. Faltaría más que los usuarios del medio rural, además, tuvieran que pagar por un servicio que les supone a ellos realizar una llamada a una centralita para decir qué día tienen que ir al médico para que ese autobús les recoja. Faltaría más, encima, que los usuarios del medio rural tuvieran que pagar por un servicio que tiene... que supone todo ese... todo ese trámite.

Y en cuanto al mapa del Gobierno –pues es que ya se lo he dicho–, ustedes han presentado una proposición no de ley instando al Gobierno de España a que garantice que... que no se elimine ninguna... ninguna parada. Traigan esa proposición no de ley a debate en esta Comisión y hablaremos del mapa del Gobierno de España. Hoy hablamos del mapa de... de la Junta de Castilla y León.

Y, además, le pregunto –como usted me ha hecho... me ha formulado una pregunta, le pregunto–: ¿cuál es el horizonte temporal que la Junta de Castilla y León maneja para que esté operativo nuestro sistema de transporte? ¿Cuál es? Porque llevamos tres años de retraso. ¿Va a ser en esta legislatura, va a ser en la siguiente? ¿Cuándo los usuarios del servicio de transporte por carretera van a... van a tener la oportunidad de un servicio... o una accesibilidad universal? ¿Me lo puede decir? Pues mientras ustedes no me lo digan, no formulen una pregunta al aire para que... para ver cuándo va a hacer el Gobierno, va a poner en marcha el mapa de transporte. Porque, que yo sepa, estamos en Castilla... en Castilla y León.

Entonces, bueno, pues lamentar, en este caso, que no les preocupe toda la normativa que queda pendiente para que el sistema de transporte de Castilla y León esté operativo.

Y lo más importante: que ustedes hayan boicoteado la llegada de los fondos europeos en Europa y que no incluyan ni una sola mención en el mapa de transporte sobre los fondos europeos, cuando es cierto que ustedes han... han obtenido ayudas o se han presentado convocatorias para la modernización, por ejemplo, de nuestras estaciones de autobuses, que sí que están incluidas en nuestro mapa de transporte, pues permítanme decirles que hay que tener muy poquita vergüenza para ir a bloquear los fondos europeos, beneficiarse de ellos y no hacer ni una sola mención específica en nuestro mapa. Nada más. Y muchas gracias.

Votación PNL/000102

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? Abstenciones no hay. El



resultado de la votación son: dieciocho votos emitidos; ocho a favor, diez en contra y ninguna abstención. Por lo tanto, queda rechazada la proposición no de ley debatida.

Por la señora vicepresidenta se da lectura al... al tercer punto del orden del día.

PNL/000168

LA VICEPRESIDENTA (SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ):

Tercer punto del orden del día: **Proposición no de ley, PNL 168, presentada por los Procuradores doña Alicia Gallego González, don José Ramón García Fernández y Luis Mariano... don Luis Mariano Santos Reyero, instando a la Junta de Castilla y León a realizar un estudio para conocer las posibles alternativas para conectar a través de un puente las carreteras de Zamora-320 a la altura de Carbellino y la de Salamanca-302, ya sea desde Monleras o desde Villaseco de los Reyes, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 40, del quince de julio de dos mil veintidós.**

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra, en representación de los procuradores proponentes, doña Alicia Gallego González, por un tiempo máximo de diez minutos.

LA SEÑORA GALLEGO GONZÁLEZ:

Gracias, presidente. Bien, traemos esta proposición y queremos hacer una... un relato de los hechos que justifican la propuesta presentada.

Saben que, actualmente, las provincias de Zamora y Salamanca sufren una incomunicación total en los 44 kilómetros que separan Ledesma de la presa de Almendra, no existiendo posibilidad de pasar de un lado a otro de este embalse entre ambos puntos. Por ello, desde Unión del Pueblo Leonés, consideramos que es necesario que, cuanto menos, se realice un estudio que determine las posibilidades de conectar ambas orillas, cuyo punto de inicio en la parte zamorana sería la localidad de Carbellino, mientras que en la parte salmantina podría ser, o bien por Monleras, o bien por Villaseca de los Reyes. Una infraestructura que serviría para unir no solamente las localidades mencionadas, sino que con ello también las carreteras Zamora 320 y Salamanca 302 entre sí, ambas de titularidad autonómica.

La finalidad para ello sería clara: poder construir un puente entre ambas orillas que recupere las intensas relaciones económicas y comerciales que existían entre Sayago y el noroeste salmantino antes de la construcción de la presa de Almendra.

Ciertamente, la tecnología actual permitiría construir un puente en el punto mencionado sin excesivas dificultades técnicas, pudiendo aprovecharse, además, parte de la infraestructura antigua para conectar ambas orillas por carretera; y es que hemos de recordar que entre ambas localidades, Carbellino y Monleras, existen dos antiguas carreteras que las... que les conectaban y que llegan hasta la línea de agua, distando 2,2 kilómetros entre ellas, con dos tramos de agua. En este caso, el tramo de agua más cercano a Monleras tendría una longitud de unos 460 metros, mientras que el más cercano a Carbellino sería de 1,2 kilómetros; distancias que, si hay



voluntad, no serían impedimento para poder realizar sendos puentes, que se conectarían con un tramo intermedio de carretera sobre tierra, aprovechando la península que separa ambas lenguas de agua.

Por otro lado, también existiría la posibilidad de realizar la conexión desde Villaseco de los Reyes para conectar con Villa... con Carbellino. En este caso estaríamos hablando de una única lengua de agua, con una distancia de unos 900 metros entre ambas orillas. Obviamente, la anchura del agua en este punto tampoco plantearía dificultades insalvables para poder realizar un puente que uniese ambas orillas. Además, para acceder por carretera al puente podría aprovecharse el camino asfaltado de la Rodería de Valuengo, que da acceso a la dehesa La Campana, en el lado de Villaseco de los Reyes, y que llega hasta la línea de agua del embalse.

En todo caso, estamos hablando de un caso evidente de incomunicación entre ambas localidades, que hasta mil novecientos setenta sí estaban conectadas mediante el puente sobre el río Tormes.

Sin embargo, si con un puente la distancia entre ambas se reduciría a unos 10 kilómetros, estamos hablando de que, actualmente, el rodeo que deben dar para ir de Monleras a Carbellino es de 52 kilómetros y de 47 kilómetros para ir de Villaseco de los Reyes a Carbellino. Es decir, tres cuartos de hora de viaje por carretera para un trayecto que, con un puente, el que hemos planteado, se reduciría a menos de diez minutos.

Pero, es más, la conexión planteada no solo supondría un beneficio para Carbellino, Monleras y Villaseco de los Reyes, sino que implicaría también reducir notablemente la distancia entre Zamora y Vitigudino, que pasaría de ser de unos 85 kilómetros por carretera frente al centenar de kilómetros que separan actualmente ambas localidades.

Asimismo, y en el caso de Lumbrerales, la distancia por carretera con Zamora se reduciría a unos 100 kilómetros, frente a los 125 actuales, por lo que el puente de Carbellino sobre el Tormes supondría un beneficio más que evidente no solo para las localidades más cercanas al mismo, sino para el noroeste salmantino en general, así como para el propio suroeste de la provincia de Zamora o la propia capital zamorana.

Por otro lado, no hay que olvidar que desde hace siglos la existente... la... ha existido la conexión mediante un puente entre ambas orillas en el entorno de Carbellino, y que, de hecho, en los años de gran sequía como el actual, vuelve a ser visible el puente de la Villa o Camino a Salamanca, es decir, el viejo puente medieval de Carbellino sobre el río Tormes.

No obstante, este no fue siempre el principal puente empleado para la comunicación en este punto, ya que, tras haberse quedado obsoleto, a inicios del siglo XX se decidió crear una infraestructura más moderna para unir ambas orillas. Para tal fin, el Estado impulsó la construcción de un moderno puente de hierro, al percibir la necesidad de unir ambas. Y en este punto, mediante una infraestructura moderna, una... con una carretera que, tras atravesar Carbellino, cruzaba el río Tormes, prolongándose hasta Tardobispo en su parte zamorana y hasta Sardón de los Frailes en la parte salmantina.

De este modo, esta carretera que recogía la construcción de dicho puente se incluyó en el Plan General de Carreteras del Estado mediante la publicación que consta en la Gaceta de Madrid -que es el antecedente del Boletín Oficial del Estado,



como bien saben-, y que fue de fecha diecinueve de enero de mil novecientos ocho, con una disposición firmada por el Rey Alfonso XII y el ministro de Fomento, Augusto González Besada. Sin embargo, este puente metálico de 40 metros fue derribado por las aguas del Tormes en una notable crecida en febrero de mil novecientos treinta y seis, que causó unos daños catastróficos en toda la ribera tormesina, y especialmente en la parte zamorana, como atestigua la prensa de la época.

No obstante, y pese a las promesas gubernamentales, en mil novecientos cuarenta y cinco este puente aún no se había reconstruido, un hecho que se atestigua en el diario zamorano *Imperio*, del uno de septiembre de mil novecientos cuarenta y cinco, cuando se recogía la petición de los alcaldes de Carbellino y Roelos al gobernador civil de la provincia de la parte zamorana y en el que consta textualmente: “La reconstrucción del puente interprovincial sobre el río Tormes, en la carretera de Tardobispo a Sardón de los Frailes”.

En todo caso, la conexión por puente entre ambas orillas se retornó... se retomó y ya durante la construcción de la presa de Almendra, iniciada en mil novecientos sesenta y tres, aún existía la conexión mediante ese puente que hemos hablado, Carbellino y Monleras.

Así, hace dos años, el geólogo y profesor jubilado de la Universidad de Salamanca, don Emiliano Jiménez, relataba en un artículo que cuando en mil novecientos sesenta y seis recorrió, junto a Antonio Arribas, la parte para hacer... la zona para hacer un estudio geológico, el puente que unía Monleras y Carbellino aún permanecía en pie, aunque acusado un gran deterioro más que notable, hasta el punto que no se atrevieron a cruzarlo con él en vehículo, de ir a Monleras a Carbellino. Es decir, el estado ya estaba bastante lamentable.

En este aspecto, dicho puente acusaba una falta total de mantenimiento, agravada por el abandono institucional una vez planteado el proyecto de presa de Almendra, finalizado este puente sumergido bajo las aguas de dicha presa tras la inauguración de la propia presa en mil novecientos setenta.

Por su parte, tanto desde la orilla zamorana como desde la salmantina se ha apuntado en diversas ocasiones que hubo un compromiso verbal por parte de los responsables de Iberduero y de las autoridades estatales de que se construyera un puente a la altura de Carbellino para volver a conectar ambas orillas. Obviamente, este compromiso no se ha cumplido y por eso traemos aquí esta proposición no de ley, para que se deshaga aquel agravio y vuelva a reconectarse las orillas zamorana y salmantina en la parte que hemos indicado, en la presa de Almendra.

Y, en este sentido, desde la Unión del Pueblo Leonés, consideramos que es una necesidad recuperar las relaciones económicas y comerciales que existen entre Sayago y el noroeste salmantino antes de la construcción de la presa; más aún si tenemos en cuenta la evolución económica y demográfica que han sufrido ambas orillas, consecuencia, en parte, de esa ruptura de esas relaciones comerciales y económicas, al verse truncadas por la falta de conexión.

Por ello, hoy pedimos a las Cortes que insten a la Junta a elaborar un estudio técnico que determine las posibilidades de conectar ambas orillas del Tormes a la altura de Carbellino, por la parte zamorana, aprovechando la... la estrechez del cauce existente entre las localidades, y la zona ubicada entre Monleras y Villaseco de los Reyes, por la parte salmantina, y de cara a poder conectar posteriormente,



mediante los puentes... mediante un puente, las carreteras de Zamora 320 y Salamanca 302, ambas de titularidad autonómica.

Por ello, la propuesta que hoy traemos a las Cortes de Castilla y León para que insten a la Junta a realizar un estudio, que inicie en el presente año dos mil veintidós, para conocer las posibilidades o las alternativas para que se conecte a través de un puente las carreteras indicadas, Zamora 320 y 600... 302 desde Monleras o Villaseca de los Reyes. Gracias, presidente.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

EL SEÑOR PASCUAL MUÑOZ:

Muchas gracias, presidente. Pues me parece una proposición no de ley interesante la que nos ha presentado, porque muchas veces, y es algo que ya he repetido en muchas ocasiones, sobre todo en materia sanitaria, pedimos sin saber antes si eso que estamos demandando es viable, si se puede hacer en la forma en la que lo planteamos, si hay presupuesto disponible, y, en ocasiones, lo planteamos sin saber si incluso ni es necesario.

Por ello, que ustedes pidan hoy la realización de un estudio que determine si efectivamente es posible conectar de alguna forma las zonas que nos mencionan en su iniciativa, pues me parece algo totalmente razonable y entendible. Y que, sin duda, va a contar con el apoyo de Por Ávila.

Más allá de esto -y a la espera de ver, primero, si esta proposición no de ley se aprueba hoy y, en el caso de que así sea, comprobar la viabilidad de la construcción de ese puente que ustedes plantean-, estoy de acuerdo en que sería una medida que contribuiría al mantenimiento del medio rural y a frenar la tan mencionada despoblación, además de recuperar unas relaciones comerciales y económicas que, sin duda, han sido muy beneficiosas para los vecinos de esas zonas de Zamora y de Salamanca.

Y como ha dicho la compañera de Unión del Pueblo Leonés, pues también se reduciría considerablemente la distancia entre Zamora y Vitigudino; algo que beneficiaría, sin lugar a duda, a los ciudadanos.

Yo creo que es muy importante facilitar las conexiones y reducir, siempre que sea posible, las distancias entre comarcas y municipios, porque en el fondo es algo que beneficia la vida de los vecinos y, además, dinamiza económicamente las localidades afectadas por esa incomunicación. Y se lo digo yo, que, desde Ávila, y para venir aquí, he vuelto a tener que pasar otra vez hoy por... 40 kilómetros por una carretera nacional hasta coger la autovía. ¡Madre mía!

Bueno, pues apoyaremos su proposición no de ley. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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



LA SEÑORA SUÁREZ VILLAGRÁ:

Muchas gracias, presidente. En primer lugar, hay que señalar que Castilla y León cuenta con la red de carreteras más extensa de España: un 20 % del total nacional, trescientos... 33.157 kilómetros, de los cuales 11.544 kilómetros forman la red autonómica de carreteras, la mayor de todas las regiones; un 16 % del total de la red autonómica de España, con una media de 1.250 kilómetros por provincia.

Respecto a esta propuesta, desde Ledesma a la presa de la Almendra hay que tener en cuenta que hay 43,2 kilómetros, que se recorren, más o menos, en un tiempo de 31 minutos. Desde Sardón a la Almendra hay 11,1 kilómetros y se tardan 10 minutos.

Señorías, creo que todos estamos de acuerdo en que es importante reducir distancias, favorecer las comunicaciones en esta región, las relaciones comerciales -faltaría más-, pero están... estarán de acuerdo que no estamos hablando de... de grandísimas distancias, ni mucho menos, pero sí de una gran inversión, como es construir un puente sobre un embalse.

Hace unos días, la Junta de Castilla y León ya les respondió a su pregunta sobre el estudio que piden en esta proposición no de ley, diciendo que la Junta no tiene previsto conectar mediante un puente las carreteras ZA-320 y SA-302, en el entorno de la presa de la Almendra, al no constituir una necesidad real de la red de carreteras autonómicas, ya que en la actualidad existen alternativas de conexión por las carreteras autonómicas entre las provincias de Zamora y Salamanca, concretamente en el itinerario entre Ledesma y Trabanca, SA-302, en Salamanca, y Berni... -uy, perdón- Bermillo de Sayago y Fermoselle, la CL-527, en Zamora.

Ustedes plantean realizar la conexión de ambas carreteras por un puente de aproximadamente dos kilómetros de longitud sobre aguas profundas, que no está justificado, en modo alguno, si se compara con las necesidades de inversión que actualmente precisa la red de... de titularidad autonómica en las provincias de Salamanca y de Zamora. Y esta fue la respuesta literal que... que se les dio desde la Junta de Castilla y León. Por tanto, ya les respondieron.

A este respecto, la distancia no es un... no es muy grande actualmente; se puede ir de un punto a otro. La infraestructura que plantean es sobre un embalse, lo que implica una obra de gran envergadura. Hay otras prioridades en las dos provincias, y estarán de acuerdo en que tenemos que hacer un uso eficiente y racional de los recursos públicos.

Además de... de esto, en el caso de la provincia de Salamanca, la Consejería de Movilidad no tiene previsión alguna de rehabilitar el trazado de la antigua SA-312, tramo sin clasificar SC-SA-6, para conectar las carreteras autonómicas SA-302 y ZA-320, en cuanto que existe... que este... -perdón- que este itinerario discurre bajo las aguas del embalse de Almendra, de más de dos kilómetros. Y tampoco hay previsión de rehabilitar el tramo sin clasificar SC-ZA-3 en la provincia de Zamora. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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



EL SEÑOR PABLOS ROMO:

Gracias, señor presidente. Anticipo el grupo... el voto favorable de nuestro grupo a lo que se está solicitando aquí esta mañana, que es realizar un estudio. No soy consciente que tengamos capacidad de ejercer como ingenieros o ingeniera ninguno de los miembros de esta Comisión, y, por tanto, adelantar lo que sería el resultado del mismo no procedería esta mañana.

Lo que estamos planteando es si es conveniente o no que ese estudio se plante, se ejecute con fondos públicos y, en función, como decía antes el procurador de Por Ávila, del resultado, se adopten las decisiones. Y nuestro grupo considera que es razonable que se haga. Permítanme que les traslade algunos argumentos.

El primero de ellos, porque estamos ante dos zonas –el oeste salmantino, el suroeste zamorano– afectadas seriamente por la despoblación. Por tanto, cuando se quiere revertir la despoblación tenemos que tener una discriminación positiva en inversiones. Y la mejora de comunicaciones forma parte de esa discriminación positiva en inversiones que nuestro grupo considera.

Segundo, porque estamos hablando de recuperar comunicaciones que no solamente sirven –lo ha dicho muy bien la proponente– para unir los dos lados del embalse actualmente de Almendra, por tanto Carbellino con Monleras o con Villaseco de los Reyes en Salamanca, sino también para que esa carretera pueda desplazarse desde las comarcas de Vitigudino y el Abadengo, en Salamanca, hacia Sayago, Aliste o la propia capital zamorana. Por tanto, mejorar las comunicaciones en la zona oeste de nuestra Comunidad, en la zona de Raya.

Tercero, porque el ser capaces de realizar esta inversión, si como tal se establece, ayudaría a impulsar la economía de la zona. Eso sirve para cualquier zona, más aún para la que está despoblada.

Y finalizo diciendo que, por respeto a esta Comisión, no se debe dudar nunca de la inteligencia de los que estamos. Y si alguien traslada como argumento que, para no realizar un estudio o una nueva carretera, en la Comunidad Autónoma más extensa de España existe el mayor número de kilómetros de carreteras –que es algo obviamente proporcional a la amplitud de la Comunidad–, es que están pensando que quienes estamos aquí no somos capaces de discernir. Por tanto, todo nuestro apoyo a la iniciativa de la Unión del Pueblo Leonés.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

EL SEÑOR GAVILANES FERNÁNDEZ-LLAMAZARES:

Sí. Muchas gracias, presidente. Y buenos días a todos, señorías. Efectivamente, aquí lo que se está solicitando es el estudio para la realización de un puente y no la realización del puente. Ahora bien, hay que tener en cuenta si ese puente va a... se va a poder realizar o no se va a poder realizar, de cara a aprobar ese estudio.

Ya se ha planteado, en anteriores legislaturas, esta misma proposición no de ley, incluso en una moción por parte del señor Santos Reyero, de su compañera, señora Gallego, en el que se rechazó esa moción, la construcción y el estudio de ese puente.



Y además se han formulado dos preguntas: una pregunta en la... en la legislatura anterior, en la décima, y en esta undécima.

La respuesta que se dio a esas preguntas fue textualmente, a la pregunta escrita 8342, que “La realización de un estudio para determinar los puntos entre los que resultaría más conveniente conectar mediante un puente las provincias de Salamanca y Zamora en la zona de la presa de la Almendra no está prevista, teniendo en cuenta la disponibilidad presupuestaria en lo relativo a las infraestructuras viarias y las prioridades de actuación en la red de carreteras”.

Y en la pregunta escrita, también formulada en esta legislatura, se contesta en ese mismo sentido, indicando textualmente que “La Junta de Castilla y León tampoco tiene previsto conectar mediante un puente las carreteras Zamora 320 y Salamanca 302 en el entorno de la presa de la Almendra, al no constituir una necesidad real de la red de carreteras autonómicas”.

¿El motivo?, ¿el motivo? Porque, en esa moción, el señor Santos Reyero no entendía el motivo de por qué no se podía aprobar esta proposición no de ley, moción anterior. El motivo no es otro que hay que atender a las necesidades de inversión que actualmente, que actualmente, requiere la titularidad autonómica de carreteras en las provincias de Salamanca y Zamora, con un coste elevadísimo la realización de ese puente. Por lo tanto, no está previsto que se vaya a construir ese puente ni a corto, ni a medio, ni a largo plazo. Por lo tanto, no se va a aprobar el estudio porque no se puede construir porque no hay capacidad presupuestaria para realizar ese puente.

Además, también como argumento por el cual no es factible esa construcción, es porque ya existen también alternativas de conexión por carreteras autonómicas entre ambas provincias, concretamente en el itinerario de Ledesma y Trabanca, en Salamanca, y el itinerario de Bermillo de Sayago y Fermoselle, en Zamora.

Además, esas alternativas de comunicación, como no puede ser de otra forma, hay que hacerse de forma efectiva, eficiente y racional los recursos públicos que motivan que no se vaya a realizar ese estudio por carretera. Además... -ese estudio del puente, perdón- actualmente se está, además, trabajando en el Plan de Carreteras 2023-2034, con el objetivo primordial de impulsar la modernización, innovación y mejora de las conexiones terrestres como instrumento para la consecución del desarrollo y competitividad de los ciudadanos y empresas de Castilla y León.

Lo que está claro es que los recursos de la Comunidad Autónoma no son ilimitados. Si fueran ilimitados, por supuesto que se plantearía el estudio y, si fuera factible, se construiría un puente, lógicamente, porque tendríamos recursos ilimitados, pero no es el caso. Y es por ello que no se justifica esa inversión de ese puente por la capacidad presupuestaria que requiere esa construcción.

Está claro, como ha dicho el procurador del Grupo Socialista, que hay que revertir la despoblación -y sería una manera de revertir la despoblación-, pero también es una manera de revertir la despoblación el no quitar las paradas de autobuses en el mundo rural, porque es una conexión fundamental, y es lo que se está aprobando por el Gobierno de España; y eso sí que revertiría también la despoblación.

Por ello, no podemos aceptar esta proposición no de ley. Nada más. Y muchas gracias.

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

Muchas gracias, señoría. Para cerrar el debate y fijar el texto definitivo de la resolución que propone, tiene la palabra, y por un tiempo máximo de diez minutos, doña Alicia Gallego González.

LA SEÑORA GALLEGO GONZÁLEZ:

Bien. Gracias, presidente. Agradecer a los portavoces del Grupo Por Ávila y el Partido Socialista, pues que entiendan que lo que traemos aquí es un estudio. Con lo cual, también me ha quedado clara la postura del Partido Popular y del Partido Vox de que, efectivamente, bueno, las prioridades yo creo que no son las que rigen su Gobierno, sino simplemente son otra serie de factores. Porque, efectivamente, los presupuestos van avanzando y, sin embargo, no se ve una mejora en los servicios y, sin embargo, la justificación que hacen los que hoy nos gobiernan, que es el Partido Popular y Vox, dicen que no tienen dinero para acometer las propuestas que traemos aquí. Con lo cual, a ver si algún día salimos todos de duda y llegamos a la conclusión de que en qué se está gastando la Junta de Castilla y León el dinero. Servicios públicos cada vez más deficitarios; necesidades que se traen a las Comisiones que nunca se ven, pues viables, porque siempre se justifican en falta de recursos por parte de la Junta; privatizaciones cada vez más evidentes por parte de esta Administración y un suma y sigue de acompañamientos en este sentido.

Con lo cual, creo que no han entendido la propuesta, porque, efectivamente, el estudio puede ser realizado desde una... desde una agencia externa o desde una vía externa, incluso yo creo que puede ser planteado desde la propia Administración.

Pero también es verdad que usted me ha sacado de dudas. Es decir, considera que la Junta no ve viable que se haga el puente. Bueno, pues muy bien, así se lo vamos a trasladar a los ciudadanos.

La Junta considera que hay un proyecto para el dos mil veintitrés, que dice “de modernización e innovación de la red de carreteras”. Oiga, y lo de mantenimiento se olvidan, ¿verdad? Porque toda la red de carreteras autonómicas está que da pena. Yo no sé qué entienden ustedes por... por modernizar, pero deberían de empezar por lo básico, que es mantener y conservar. Porque este puente, una de las características, uno de los problemas que tiene es, precisamente, que nunca se mantuvo. Y así podemos hablar que cualquiera de los aquí presentes tenemos ejemplos muy cercanos de carreteras autonómicas que están, vamos, no mal, sino lo peor, precisamente por esa falta de mantenimiento.

Con lo cual, deberían de replantearse un poco las justificaciones que nos hacen también de preguntas por escrito. Porque decir, simplemente, que no entran en el fondo, que es el estudio, porque no lo consideran necesario... Bueno, pues muy bien, ya está, pasamos página.

Pero también tienen que entender que la cuestión es que se puede dar comunicación a los municipios o se puede prescindir, como bien ustedes han argumentado aquí, que no lo ven viable. Vale, pues nada, lo trasladamos a los ciudadanos: la Junta no considera viable el que se potencie las relaciones comerciales, las relaciones demográficas entre las comarcas de estas zonas -la zona de Salamanca y la zona de Zamora-, en la que tienen una economía cada vez más castigada y que, sin embargo,



todo lo que son red de comunicaciones, como puede ser esta u otra serie de circunstancias que muchas veces traemos aquí, pues no se consideran viables.

Efectivamente, bueno, pues la discriminación positiva debería de ser muy utilizada cuando hay un... un perjuicio para una serie de zonas. Es decir, la despoblación, precisamente, lo que exige es tomar medidas favorables para el mundo rural. Yo creo que les he oído a ustedes que van a tomar medidas en ese sentido. Bueno, pues también el apoyar las comunicaciones y las redes es esencial para que ese... esa... ese comercio o ese sector del que viven, que es la agricultura, la ganadería, la artesanía, todo eso tenga una mayor facilidad teniendo buenas vías de comunicación.

No me voy a extender más porque considero que, bueno, pues... quiero decir, no tiene mucho sentido si... si esta es la postura de la Junta. Veo que es una... un bloqueo constante a cualquier propuesta que se hace; incluso no veo el coste económico de este estudio, la verdad no lo veo el decir que es que ustedes ya ven que esto va a costar mucho y que, entonces, incluso el propio estudio, es tirar el dinero. Bueno, pues muy bien. O sea, a mí me gustaría ver exactamente cuál es la rentabilidad que hacen de otra serie de cosas o por qué esa deficiencia en cuanto a muchos de los proyectos que ustedes traen. Porque, efectivamente, como hemos visto anteriormente, tres años para sacar adelante un mapa, tres tal... todo siempre se justifica con la burocracia. Pues no sé, creo que ustedes lo tienen todo solucionado.

Siento que no vean la necesidad de realizar este estudio con otras posibles alternativas que nosotros le abríamos en esta... en esta proposición no de ley para conectar, pues estas carreteras, que consideramos que dan una mejora económica. Y, sobre todo, dan una solución al mundo rural, tanto que a ustedes les gusta hablar de este tema. Muchas gracias.

Votación PNL/000168

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias, señoría. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley. ¿Votos a favor? Ocho. ¿Votos en contra? Diez. No hay abstenciones. Y, en consecuencia, el resultado de la votación es el siguiente. Votos emitidos: dieciocho. A favor: ocho. Y en contra: diez. Queda rechazada la proposición no de ley debatida.

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

PNL/000191

EL SECRETARIO (SEÑOR PABLOS ROMO):

Gracias, señor presidente. Cuarto punto del orden del día: **Proposición no de ley número 191, presentada por los Procuradores don Jesús Guerrero Arroyo, doña María Consolación Pablos Labajo, don Rubén Illera Redón, doña Laura Pelegrina Cortijo, don Javier Campos de la Fuente, don Juan Luis Cepa Álvarez, don José Ignacio Martín Benito y doña María Isabel Gonzalo Ramírez, instando a la Junta de Castilla y León a proceder al arreglo integral y a lo largo de todo su recorrido de la carretera autonómica P-943 desde Ampudia al límite de la**



provincia de Valladolid de la red complementaria local antes de que finalice el año dos mil veintitrés, y a incorporar en los presupuestos de la Comunidad para el año dos mil veintitrés la partida necesaria para cumplir dicho mandato, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 47, de uno de septiembre de dos mil veintidós.

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 Jesús Guerrero Arroyo, por un tiempo máximo de diez minutos.

EL SEÑOR GUERRERO ARROYO:

Gracias, presidente. Buenos días. Como habrán comprobado, sin duda, los portavoces que vayan a fijar posición en este punto, la presente proposición no de ley ya fue presentada en la anterior legislativa... legislatura y fue debatida en la Comisión de Fomento y Medio Ambiente del diecisiete de marzo del dos mil veintiuno. Y los grupos de la Oposición gobernante entonces la rechazaron.

Sin embargo, no hay cambios de relevancia en la situación de la carretera, y, por lo tanto, hemos creído oportuno insistir en su arreglo de acuerdo con alcaldes y concejales de la comarca y de las localidades afectadas, así como vecinos y... y usuarios de la misma.

Por ello, la exposición de... de los antecedentes mantiene las líneas básicas de la redacción de dos mil veintiuno, con una errata doble, que es responsabilidad exclusivamente mía -y por la que pido disculpas-, y es que la titularidad, lógicamente, desde marzo, corresponde a la Consejería de Movilidad y Transformación Digital... y Digital y ya no a la de Fomento y Medio Ambiente, que es como ocurría en la legislatura pasada y que se ha mantenido en la redacción interna de los antecedentes de esta proposición no de ley. Corrijo, por tanto, esas menciones y, en fin, pido perdón en ese sentido, porque... por la traición del subconsciente.

Pero la realidad es que estamos ante una vía de la red complementaria local de la Junta de Castilla y León, que es ese conjunto de carreteras que son las terceras en relevancia y en inversiones para la Consejería de Movilidad ahora y de Fomento antes, pero que son, en realidad, las que enlazan cientos de pequeñas localidades de la Comunidad y las que vertebran ese medio rural más abandonado, más profundo, que cuenta con pocos servicios, con poca atención pública y que está muy, en fin, atacado por la despoblación.

La P-943 tiene 6,3 kilómetros de longitud, que es la distancia que hay entre la localidad palentina de Ampudia, que sigue por Valoria del Alcor, ambas localidades terracampinas de esta provincia, y llega hasta límite con la provincia de Valladolid. Pero en realidad es una carretera que continúa desde ese límite provincial hasta la localidad vallisoletana de Montealegre de Campos, durante aproximadamente otros cinco kilómetros. En ese tramo la calzada se encuentra en un estado notablemente mejor, como ven claramente los usuarios y vecinos de la misma y de las comarcas de las dos provincias aledañas y vecinas.

La situación está descrita en los antecedentes: el asfaltado está muy deteriorado, con... con aglomerado muy irregular, bacheado varias veces, hay blandones. Y



desde Valoria del Alcor a la provincia de Valladolid prácticamente no hay aglomerado porque lo que se dio es riego asfalto, nada más, en... en fin, tiempos pretéritos. Es verdad que se ha actuado en una pequeña parte de la carretera, pero el resto del recorrido sigue igual de mal.

Y, además, sufre una intervención errónea, que se hizo hace catorce años, en el dos mil ocho, con un plan que hubo de inversiones, en el que la carretera fue estrechada y hasta cierto punto el asfalto con vado, es decir, lo contrario de lo que corresponde a las vías que se necesitan en la actualidad, en pleno siglo XXI, ¿no? Porque estas carreteras, pues tienen en el fondo un trazado y una manera de entender estas vías propias de los años 50 del siglo XX. Y ahora son claramente peligrosas para el tránsito de usuarios y de vecinos. A ello se añade que encima no tiene arcén ni hay señalización horizontal en los laterales de la calzada.

En definitiva, creo... creemos que es necesario que la Consejería de Movilidad y Transformación Digital de la Junta ejecute un arreglo integral de esta carretera desde la propia localidad de Ampudia al límite con la provincia de Valladolid, para que sea viable el desplazamiento con seguridad en la misma y para que los ciudadanos y los vecinos y los usuarios de esta comarca y de la carretera, pues dejen de estar enfadados y perplejos, enfadados y perplejos porque comprueba... comprueban como una misma carretera de la Junta tiene dos tratamientos diferentes, según sea en una provincia o... en una provincia o en la vecina.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Socialista formula la siguiente propuesta de resolución: "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a:

Primero, proceder al arreglo integral... integral a lo largo de todo su recorrido de la carretera autonómica P-943 desde Ampudia al límite de la provincia de Valladolid, que corresponde a la red complementaria local, para garantizar la seguridad de todos los usuarios antes de que finalice el año dos mil veintitrés.

Y en segundo lugar, incorporar en los presupuestos de la Comunidad para el año dos mil veintitrés la partida necesaria para cumplir dicho mandato".

Creemos que es necesario, que es razonable, que todos los grupos entiendo que ven que esta... esta petición es algo lógica, atendiendo a los vecinos de la zona, y, por lo tanto, esperamos el apoyo de todos los grupos a la misma. Nada más. Y muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

EL SEÑOR PASCUAL MUÑOZ:

Gracias, presidente. Pues muy brevemente. Estamos a favor de esta proposición no de ley, porque consideramos que es fundamental mantener en buen estado y no olvidar, como bien dicen ustedes, las carreteras secundarias de nuestra Comunidad, que constituyen, en muchas ocasiones, el nexo de unión entre comarcas y municipios que comparten vida social y económica.



Por estas carreteras discurre, además, el transporte escolar y también el transporte público, por lo que es muy importante que su estado sea el adecuado para evitar accidentes. Es evidente que el estado de esta vía no es el más adecuado, y, por lo que tengo entendido –y corrijáme si me equivoco–, es una carretera que en uno de sus tramos sí se utiliza de forma habitual para los vecinos de Valoria de Alcor para desplazarse hasta Palencia.

No importa que en el resto de los tramos de esta vía no haya desplazamientos recurrentes. No es excusa, porque, como les digo, las carreteras secundarias tienen que estar en un estado óptimo. Nunca pasa nada hasta que pasa.

Así que, señorías, la Junta de Castilla y León tiene que prestar especial atención a este tipo de vías y no desatenderlas, porque, como todos los que aquí presentes sabemos, estamos hablando de un tema de seguridad para los ciudadanos. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

LA SEÑORA GALLEGO GONZÁLEZ:

Gracias, presidente. Pues, efectivamente, yo creo que aquí se trae una cuestión claramente necesaria por seguridad vial: que hay una obligación, por parte de esta Administración, de mantenimiento de su red de carreteras y que aquí, según lo relatado, parece que no se está realizando, puesto que si tiene bacheado, blandones y una serie de... de problemas para la circulación, pues se genera, pues un riesgo evidente para las personas que por allí circulan; sin perjuicio de que, como bien sabemos, esa falta de mantenimiento de las vías de comunicación, pues, además, provocan, bueno, pues que no sea el lugar más atractivo. Y, por tanto, impide esa lucha contra la despoblación de la que siempre hablamos.

Por lo tanto, al ser una reivindicación justa, necesaria y, sobre todo, dentro de las competencias que corresponde a esta Administración, pues yo no veo ningún problema en que se acepte la misma. Y, sobre todo, pues lo que antes veníamos a un poco a decir: que en esa... en ese compromiso que tenga esta Consejería, indudablemente tiene que ser la mejora en cuanto a innovación y en cuanto a ofrecer una red de... de carreteras lo más moderna posible. Pero siempre tenemos que partir de que las existentes tienen que darse por las mínimas condiciones de seguridad y de mantenimiento que evitan desgracias y, sobre todo, problemas en el día a día del ciudadano.

Por lo tanto, nuestro apoyo va a ser a favor de esta proposición no de ley hoy presentada por el Partido Socialista. Gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias, señoría. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Vox, por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor procurador don Javier Carrera Noriega.



EL SEÑOR CARRERA NORIEGA:

Muchas gracias, señor presidente. Buenos días, señorías. Efectivamente, hemos mirado los antecedentes de la proposición no de ley, como no podía ser de otra manera, y no solamente hubo una proposición no de ley, la 266 de diecisiete de marzo, sino que también una pregunta escrita, la 1063, sobre el mismo tema.

Bueno, estamos hablando, efectivamente, de una carretera de 6,3 kilómetros, que es de la red complementaria local de la Comunidad. Y realmente lo que estamos viendo son los estudios que tiene la... la Consejería: la escala de densidad de tráfico que tiene esa carretera es de 105 vehículos diarios, con unos cuatro vehículos pesados, aproximadamente, según los datos que se han podido constatar por las mediciones que se han realizado.

Señorías, ya lo hemos dicho varias veces a lo largo de esta Comisión, la red de carreteras de la Comunidad Autónoma ocupa 11.500 kilómetros. En concreto, la red de carreteras de Palencia son 1.531 kilómetros. Evidentemente no se puede llegar a todo y hay que priorizar necesidades, y en estos momentos, por ejemplo, en Palencia ya se están acometiendo tres obras por importe de 13.700.000 euros.

Esto no quiere decir que, evidentemente, ese tramo de carretera no haya que arreglarlo; evidentemente va a entrar dentro de lo que es el Plan Sectorial de Carreteras del dos mil veintitrés-dos mil veinticuatro. Y en estos momentos ya se están acometiendo las obras lógicas de mantenimiento, que son necesarias para que la carretera esté en unas condiciones mínimas, ¿de acuerdo?

Entonces, entendemos que, en este momento, dado lo que estamos diciendo y las necesidades que tiene la provincia de Palencia en su conexión con Valladolid de acometer otro tipo de obras, como estamos diciendo, pues entendemos que no es una prioridad absoluta, aunque sí entendemos que debe acometerse dentro de lo que es el plan sectorial, pues este... el arreglo de esta carretera.

Con lo cual, pues, bueno, nuestra posición en este momento es contraria al arreglo, si bien entendemos la necesidad que se plantea. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

EL SEÑOR RUIZ MEDRANO:

Gracias, señor presidente. Señorías, como ya se ha dicho, en primer lugar por parte del propio proponente, y también como hemos podido comprobar a la hora de leer el texto de la PNL que se nos presenta por parte del Grupo Socialista, no es la primera vez que se debate una PNL similar en esta Cámara, por no decir prácticamente idéntica, ¿no?

Y en la parte correspondiente a la propuesta de resolución, yo creo que también acertadamente se cambia el año referenciado: en lugar del dos mil veinte estamos hablando del año dos mil veintitrés, en correlación con el momento actual. Y en los antecedentes expuestos, pues la similitud presentada con la del año dos mil diecinueve, pues es idéntica, con... con dos pequeños matices, como también



ha reconocido el señor Guerrero: uno, pues que se habla del debate habido en la anterior legislatura, y también se reconoce, pues una actuación llevada a cabo en la carretera por parte de la Junta de Castilla y León; y el segundo matiz, pues es el referenciado al nombre de la... de la Consejería competente en la materia actualmente, y que ha sido, pues anunciado, igualmente, en esta Comisión por parte del proponente.

Yo quiero reconocer el esfuerzo y, además, la elegancia del señor Guerrero a demostrar que es culpa suya. Que no sé si es culpa suya o no, pero la elegancia al hacerlo en esta... de esta manera esta mañana.

Realizadas estas cuestiones, que no tienen ninguna trascendencia para... para el debate, sí que me gustaría hablar -no sé si brevemente o un poco más extenso- en el fondo de la cuestión, en la PNL... la PNL es la número 191 y es la referenciada o referida a la carretera P-943.

Es conocido que yo no soy palentino, creo que por la mayoría de los presentes en esta Cámara, pero sí que conozco la carretera, conozco la carretera; y es verdad que hace ya, pues algún año que no transito por ella, pero la cercanía a la provincia de Valladolid, mi enorme simpatía por la provincia palentina, pues me acercó a este territorio con frecuencia a disfrutar de sus múltiples territorios cercanos a la provincia de Valladolid.

Y hace dos días, cuando se me encargó fijar la posición de mi grupo sobre esta iniciativa, pues también recogí una sugerencia del señor Guerrero Arroyo, que, leyendo el Diario de Sesiones, pude comprobar el estado actual de la P-943 a través de las posibilidades que nos ofrece, pues... y que nos da Google Maps. Y así lo he hecho esta mañana, tanto en el teléfono como en el ordenador. Y la verdad es que la situación de la carretera, pues es deficiente. Y de manera singular en el tramo Villalba de Alcor con el límite de Valladolid. Estoy seguro que para los que tienen la necesidad de transitar por ella con cierta frecuencia, pues en... en su vehículo de forma diaria, pues dirán que es mala.

Y reconociendo el estado deficiente de la misma, yo creo que hay que tener en cuenta algunas cuestiones; algunas ya se han dicho, y perdón si me reitero en ellas.

Primero, la red de carreteras autonómica, que dependen de la Consejería de Movilidad y Transformación Digital, sin ofender a nadie, es muy extensiva. Son 11.400 kilómetros, aproximadamente. Y de los cuales, también se ha dicho, 1.500 corresponden a la provincia de Palencia; 358 de la red básica y después de la red complementaria, dividida en dos partes, la preferente y la local, son pues 397 y 777. Seguramente muchos de ustedes conozcan estos datos, pero algunos que no tienen la obligación, pues también les puedo refrescar en su memoria los datos de lo que estamos debatiendo.

Sin embargo, los recursos necesarios para atender todas estas necesidades son siempre escasos, por los que van... por lo que se van acometiendo las actuaciones por parte de la Consejería las más necesarias, sin dejar de impulsar también el resto.

En los últimos años, han sido varias las carreteras en las que se ha actuado, por parte de la Junta de Castilla León, en esta provincia, la provincia de Palencia. Y actualmente -no voy a enumerarlas- hay tres obras contratadas con presupuesto de adjudicación de 14 millones de euros.



Estas actuaciones... adjudicaciones se encuentran... entre estas, pues se encuentra una que seguro también conoce el señor Guerrero Arroyo, la CL-627 (la que va de Cervera al límite de Cantabria), con un presupuesto de adjudicación de 8.857.200 euros; actuación que anunció mi compañera, la señora Cófreces, en el último debate sobre esta cuestión, celebrada el diecisiete de marzo de dos mil veintiuno. Y que, de alguna manera, pues el señor Guerrero decía que tendría que hacer un acto de fe si esa carretera, pues se realizaba y se llevaba a cabo. Pues yo creo que ese acto de fe, señor Guerrero, cuando yo le digo que está adjudicada, con presupuesto de 8.857.200 euros, pues puede usted hacerlo.

Volviendo a la carretera en cuestión del debate, es cierto que no está, por el momento, previsto realizar actuaciones de gran envergadura a corto plazo –recordemos que tiene un bajísimo índice de tráfico–, si bien sí está prevista su inclusión en el Plan Autonómico de Carreteras 2023-2034. Hasta ese momento, la Junta va a continuar realizando los trabajos de conservación ordinarios que resulten necesarios en dicha carretera.

A no ser, por otro lado, que se acepte la enmienda que le anuncio, el Grupo Parlamentario Popular votará no a su PNL, siendo conscientes de que ojalá hubiera más presupuesto disponible en la Consejería para poder afrontar todas las necesidades. La enmienda –se la... se la leo a todos los portavoces y a todos los señores procuradores– rezaría así: Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a que durante la redacción del nuevo Plan Autonómico Sectorial de Carreteras se proceda a analizar las necesidades actuales de la carretera P-943 y, conforme a la oportuna disponibilidad presupuestaria, se incluyan, si procede, las actuaciones precisas en la nueva programación.

Bien, y antes de concluir, una breve reflexión. El lunes, hace dos días, antes de ayer, algunos pudimos asistir a la comparecencia del delegado territorial de Palencia. Fue una exposición larga y detallada donde los grupos políticos tuvieron, igualmente, por la oportunidad, desde su posicionamiento, favorable o crítico, pero, eso sí, con un gran respeto, elegancia, educación, sin salida de tonos –yo creo que fue un comportamiento ejemplar–, pues fijar su posición.

Pero, además de las formas, yo creo que algo básico en democracia y en la imagen que tenemos que transmitir de las instituciones a los ciudadanos en general y en concreto a los castellanos y leoneses, sí que me sorprendió no escuchar ni una sola alusión a la carretera P-943. Se habló de otros muchos temas, muy importantes todos ellos; hablaron también ustedes de carreteras, pero, sin embargo, no de estas. Ya fuera por tiempo, ya fuera por esperar al debate de hoy, ya fuera por considerarla... o por no considerarla prioritaria o por cualquier otra cuestión, la realidad es que no apareció como una de las prioridades de los distintos portavoces.

Con el debate que hoy estamos llevando a cabo, todos coincidimos en su necesaria reparación. Por eso le planteamos la enmienda que... que acabo de... de leer, que, sin embargo, pues los condicionamientos técnicos de aprobación y presupuestarios, si no se aprueba, pues nos llevarían a votar no en estos momentos. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias, señoría. 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 Jesús Guerrero Arroyo.



EL SEÑOR GUERRERO ARROYO:

Muchas gracias, presidente. En primer lugar, agradecer al señor Pascual y a la señora Gallego el apoyo. Y... y, bueno, decirles que compartimos sus reflexiones, ¿no?, al respecto. Estas carreteras son las que vertebran ese medio rural tan necesitado... tan necesitado y tan abandonado, y, sobre todo, las que tienen que dar servicios a esas pequeñísimas localidades que tenemos en nuestro territorio y que las enlazan con las cabeceras de comarca donde se encuentran, pues la mayoría de los servicios que ellos buscan, tanto los públicos como los... como los privados.

Decir al señor Pascual que, efectivamente, sí, también tiene uso en el transporte escolar, usos de todo tipo público; es la conexión de Valoria con... con Palencia, lógicamente. Pero también tiene otros usos esta carretera, no solo en Palencia, sino también en la provincia de Valladolid, que lo sabe el señor Ruiz Medrano. Es decir, uso turístico en la Ruta de los Castillos de Valladolid, para ir a Montealegre de Campos, para ir a Trigueros. Lo dijimos en la otra... la otra vez. No lo voy a insistir porque... porque lo han podido leer, y es así, ¿no? Y también tiene una función económica de algunas empresas y también de actividades agropecuarias lógicas en el medio rural, ¿no?, esta carretera.

Por lo tanto, tiene el uso que corresponde, lógicamente, con la población que hay en esa zona. Lo que nosotros no podemos aceptar es que, en base a la población, tengamos que planificar las inversiones en estas infraestructuras y en estas carreteras, porque entonces estaríamos condenando a los que ya están despoblados. Es que, en fin, si el argumento es que tiene poco tránsito, que... pues entonces, apaga y vámonos. Ya sabemos que esto no va a tener prioridad nunca, ¿eh?, señor Carrera.

Entendiendo también de fondo que hay muchos kilómetros, que hay muchas carreteras en esta Comunidad, y en la provincia de Palencia, ¿no?, más de 1.500 kilómetros. Con un matiz, que siempre lo digo, lo saben ustedes, los que me han escuchado hablar de carreteras en estas Comisiones, ¿eh?, me van a escuchar ahora en esta de Movilidad y me han escuchado en la de Fomento cuando iba a defender proposiciones no de ley, iniciativas de... de... relativas a las carreteras de Palencia, y es que Palencia es la provincia que más carreteras tiene... que más kilómetros de carreteras -y también la que más carreteras- de la red complementaria local. Es decir, de esos 1.500 kilómetros, el 50 % son de la red complementaria local.

Esto es una diferencia abismal con cualquier otra provincia. Y todos sabemos que esas carreteras son... no son... no son las prioritarias. A veces sí, hay alguna puntual, y tal, pero, en general, no son las prioritarias. Y esto significa que, para la provincia de Palencia, hay un deterioro continuo, año tras año, de estas vías que las va convirtiendo pues en vías, pues olvidadas, pero que son necesarias, que son necesarias.

Yo quiero pensar que en ese Plan Autonómico de Carreteras 2023-2034, pues pueda estar esta carretera con un mínimo de prioridad, ¿eh?, con un mínimo de prioridad. Pero claro, la redacción que nos propone el señor Ruiz Medrano -y también hace suya el... el Grupo Parlamentario de Vox- de... que en la futura redacción se analice... es que son tantos condicionantes que... En fin, yo entiendo el esfuerzo que tiene que hacer el grupo parlamentario de lo que les dice la Consejería, pero es que eso no es nada de nada.



Yo estaba pensando, desde que me lo ha dicho a primera hora de la mañana, si aceptar o no aceptar, señor Ruiz. Lo he estado pensando, se lo digo de verdad; porque también creo que nuestra obligación, cuando hacemos iniciativas en estas Cortes, es trasladar a los ciudadanos algún tipo de esperanza y no frustración de que se dice no a todo. Yo también soy consciente de eso. Y, estando en la Oposición, yo también esa... esa reflexión me la hago. Lo que pasa que es que son tantos condicionantes que, verdaderamente, no es absolutamente nada. Si hubiera verdaderamente una petición de que se incluya, ¿eh?, como tal esta carretera en el plan autonómico, pues, bueno, podríamos contemplarlo, ¿no?

Hace muy inteligentemente el señor Ruiz –porque lo es– la alusión a la Comisión de... del otro día, en la que estuvo... de Presidencia, en la que estuvo mi amigo, quiero pensar que es así, el señor Rubio Mielgo, ¿no? –porque me llevo muy bien con él; hemos sido portavoces en la Diputación en sentido contrario, hemos debatido muchos años y muchas veces, y tengo buen trato con él–, a que no hicimos, en este caso mi compañera de Palencia, alusión a esta carretera como las prioridades que hace el Grupo Socialista. Pero claro, es que estamos en... en lo del debate de Feijóo en el Senado, ¿no?, es decir, larguísima comparecencia del delegado y los grupos tienen que hacer y fijar su posición en un espacio de tiempo que, si tuviéramos que contar todas y cada una de las necesidades de la provincia de Palencia, pues, permítame esta explicación, señor Ruiz, pues ciertamente no tendríamos tiempo, ¿no?

Tampoco se mencionó otras dos carreteras que yo siempre debato junto a esta, y que sabe usted a cuál me refiero, la Palencia 913 y la Castilla y León 612, ¿no? Las tres son más o menos paralelas, así en un sentido transversal y diagonal desde una... una trayectoria noreste-suroeste, y que atraviesan Palencia y llegan a Valladolid. Y que las tres carreteras, pues tienen la característica de un tratamiento diferente en una provincia con respecto a otra.

No quiero hacer sangre en estas cuestiones de discriminación entre una provincia y otra, pero sí que es verdad que ese tratamiento es diferente. Y eso es una cosa que siempre exijo y pido que la Junta de Castilla y León, y en este caso la Consejería de Movilidad, debería tenerlo, en ese plan de carreteras que haga, como una prioridad absoluta, no solamente para Palencia o Valladolid, sino para todas las provincias. No puede haber un trato diferente de una vía entre una provincia y otra, más allá de que las unidades de carretera, como se llaman las secciones, pues trabajen con su forma autónoma. Esto no tiene ni pies ni cabeza, porque los ciudadanos no lo entienden, no lo entienden.

La CL-612, que es una carretera comarcal... de la red preferente, mucho más transitada, verdaderamente tiene un trato muy diferente. Parece ser que se va a empezar ya a trabajar, ocho o nueve años después de que se arreglara la parte de Valladolid. Pero esto es absolutamente inaudito y verdaderamente esto no tiene nada que ver ni con el Estado de Autonomías o no; es que es entre la propia Comunidad Autónoma y entre provincias. Es que es absurdo, absurdo y los ciudadanos no lo entienden y se enfadan, y se enfadan.

Y a estas tres carreteras, que dan servicio a toda esa comarca terracampina entre Palencia y Valladolid, le pasa lo mismo, le pasa lo mismo.

Y por último –voy a cerrar con esto– hace alusión el señor Ruiz Medrano a la carretera... hablando de las inversiones que hace la Junta de Castilla y León en la



provincia de Palencia, en fin, viniendo a decir que son inversiones importantes en cantidad de dinero. No digo que no lo sea, pero son totalmente insuficientes.

Y, además, con alguna pequeña trampilla; no del señor Ruiz, sino de la propia Junta de Castilla y León. Porque sí, en la comparecencia del otro día del delegado de Palencia, sí hizo mi compañera mención a la CL-627, que es la de Cervera a Potes; Cervera de Pisuerga en el... en el corazón mismo de la Montaña Palentina -donde yo vivo, además- con la Comunidad de Cantabria, con Potes. Es una carretera de montaña; carretera muy importante, que, además, es una de las puertas a Castilla y León desde Cantabria y, por ejemplo, de muchos británicos que vienen en el *ferry* y que atraviesan la montaña, quieren ver Potes, quieren ver la Liébana y luego vienen a... a Castilla y León a través de esa carretera, y se la encuentran como se la encuentran; está de pena.

Ahora se ha puesto un cartel, señor Ruiz, se ha puesto un cartel donde se indica, efectivamente, esa inversión de casi 9 millones de euros. El cartel se ha puesto lo primero, pero las obras todavía no han empezado. Se ha firmado ya el contrato, según las noticias, según he visto en el portal de... de, en fin, en donde están las licitaciones y las contrataciones. Y ahí puede descargarse usted, si quiere, que me imagino que lo sabe, que estos 9 millones es para financiar esta carretera a lo largo de treinta y seis meses, que es la duración que va a tener esas obras. Es decir, hasta principios del año dos mil veintiséis. Si todo va bien y al señor Fernández Mañueco no se le cruzan los cables y adelanta elecciones, es justamente para que venga bien para las elecciones futuras de dentro de... de cuatro años, ¿no?

Esto no es solución para unos ciudadanos que están esperando desde hace, fíjese, veinticinco años el arreglo de esta carretera; que está de pena, ¿eh?; que da acceso a unas cuarenta pedanías de tres municipios.

Bueno, no insisto con esto porque tampoco quiero romper la dinámica de este debate, que ha sido muy elegante. Y yo agradezco el tono, efectivamente, que han tenido, en este caso, los portavoces del Partido Popular y de... y de Vox. Y vuelvo a agradecer al señor Pascual y a la señora Gallego su apoyo.

Lamento que no saquemos algo más en esta carretera, pero bueno, nosotros vamos a seguir insistiendo, porque creemos que es de justicia trabajar en... en favor de estas... de estas vías, sobre todo de la provincia de Palencia, que tiene tantos kilómetros con este tipo de carreteras, porque creemos que es necesario y eso sí que verdaderamente significa trabajar en contra de la despoblación. Nada más. Y muchas gracias.

Votación PNL/000191

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias, señoría. Entiendo, señor Guerrero, que no varía el texto inicial. Vale, muchas gracias.

Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de... no de ley. ¿Votos a favor? Ocho. ¿Votos en contra? Diez. En consecuencia, con diez votos en contra y ocho votos a favor, queda rechazada la proposición no de ley.

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

**PNL/000196****EL SECRETARIO (SEÑOR PABLOS ROMO):**

Gracias, señor presidente. Quinto punto del orden del día: **Proposición no de ley número 196, presentada por los Procuradores doña Laura Pelegrina Cortijo, don Javier Campos de la Fuente, don Jesús Guerrero Arroyo, don Juan Luis Cepa Álvarez, don José Ignacio Martín Benito, doña María Isabel Gonzalo Ramírez y don Ángel Hernández Martínez, instando a la Junta de Castilla y León a implementar una línea de ayuda a las entidades locales titulares de transporte urbano para financiar el 30 % del billete, que unido al 30 % del Gobierno se quedará en un 60 %, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 47, de uno de septiembre de dos mil veintidós.**

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

LA SEÑORA PELEGRINA CORTIJO:

Gracias, presidente. Volvemos a hablar en esta Comisión de las medidas puestas en marcha por el Gobierno de España en materia de transportes; medidas que, como saben, tienen como fin incentivar el papel del transporte público colectivo para afrontar el escenario actual de altos precios de la energía y aliviar así la situación económica de los ciudadanos.

Esta es la tercera ocasión en la que, desde el Grupo Parlamentario Socialista, instamos al señor Mañueco y a sus socios de Gobierno a ayudar a los castellanos y leoneses. Y, en esta ocasión, a nuestras entidades locales, las más cercanas al ciudadano.

La primera propuesta que les hicimos en materia de transporte iba dirigida a paliar la crisis derivada de la guerra de Ucrania. Simplemente le pedíamos al señor Mañueco que lo que él pedía al Gobierno lo demostrara aquí reforzando las ayudas al transporte. Sin embargo, votaron en contra de las cinco medidas propuestas por el Grupo Parlamentario Socialista en el Pleno.

En la segunda ocasión, y en la pasada Comisión, votaron en contra de complementar con recursos propios un 20 % en la reducción del precio para los abonos de transporte público colectivo por carretera prestados por nuestra Comunidad Autónoma.

Y, como no hay dos sin tres, hoy tienen la oportunidad de decidir si están dispuestos a complementar la bonificación puesta en marcha por nuestras entidades locales, un 30 %, mediante una línea de ayudas a nuestras entidades locales, nuestros ayuntamientos y nuestras diputaciones provinciales. Les recuerdo que el dieciséis de agosto de dos mil veintidós concluyó el plazo para que las Comunidades Autónomas y las entidades locales pudieran adherirse a esta medida. Y el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana recibió el compromiso de todas las Comunidades Autónomas –también la de Castilla y León– y de 178 entidades locales para reducir, al menos, un 30 % el precio del transporte público urbano e interurbano.



Ocho Comunidades Autónomas –Baleares, Canarias, Cataluña, Castilla La Mancha, País Vasco, La Rioja, Galicia y Madrid– han ampliado la bonificación un 20 %, beneficiando a los ciudadanos con un ahorro del 50 % en el precio del transporte público colectivo; Comunidades entre las que no está Castilla y León.

Además de la Junta de Castilla y León, 11 ciudades de nuestra Comunidad se han adherido a la línea de ayudas directas puestas en marcha por el Gobierno de España para reducir, al menos, un 30 % el precio del transporte público de todos los abonos y títulos multiviaje entre el uno de septiembre al treinta y uno de diciembre de dos mil veintidós.

Todos los ayuntamientos de las capitales de provincia, salvo Palencia –es decir, León, Zamora, Salamanca, Valladolid, Burgos, Ávila, Segovia y Soria–, además de Miranda de Ebro, Aranda de Duero y Ponferrada, se suman a la ayuda directa que les ofrece el Gobierno para bonificar el 30 % el transporte público colectivo de su competencia. Y es en este ámbito, y en base a lo regulado en el propio real decreto que habilita a las Comunidades Autónomas a implantar medidas análogas, es donde la Junta de Castilla y León se tiene que pronunciar. ¿Va el señor Mañueco a escuchar a los ciudadanos y tener en consideración las necesidades de las personas?

El señor Carriedo, hace dos días, decía que sí [*la oradora muestra una imagen*]: “Siempre vamos a escuchar a los ciudadanos y vamos a tener en cuenta la situación económica de cada circunstancia y las necesidades de las personas que más lo necesitan”, declaraciones que hacía en un foro hace dos días y figuraban en prensa escrita.

El Artículo 9 del real decreto-ley dice literalmente que “En el ámbito de sus competencias, los beneficiarios de las ayudas reguladas en este capítulo deberán compensar a las entidades u operadores de transporte que realicen los descuentos efectivos, al menos por los menores ingresos obtenidos durante los cuatro meses de aplicación del descuento, los costes de implementación de la medida y los costes financieros que pudieran haber incurrido, por el procedimiento que se acuerde por cada uno”.

¿Puede la Junta de Castilla y León ayudar a los ciudadanos en este momento que más lo necesitan? Sí. ¿Quiere? Si no se ha pronunciado hasta hoy al respecto, es evidente que no.

Sin embargo, a diferencia de ustedes, señoras y señores del Partido Popular... Popular y sus socios, hay otros gobiernos autonómicos que sí lo están haciendo.

El Gobierno Vasco ha destinado 11 millones a compensar a las Administraciones que no tengan caja para asumir su parte de la bonificación. Todo el transporte público municipal en el País Vasco podrá aplicar el 50 % de... de descuento. El Gobierno Vasco, consciente de las dificultades de algunos operadores, garantizará que esta medida sea viable para las arcas de ayuntamientos y diputaciones. El Ejecutivo autonómico vasco destinará 11 millones de euros, ampliables si fuera necesario, para dar certeza a todos los que no tendrán que asumir sobrecostes inviables para sus respectivas cajas.

El Gobierno Vasco ha adquirido el compromiso de ayudar al resto de Administraciones vascas, y la Junta de Castilla y León puede y debe hacerlo con nuestros ayuntamientos y diputaciones. La pregunta es si la Junta de Castilla y León y el señor Mañueco va a adquirir el compromiso de ayudar a nuestras entidades locales.



Por eso, instamos a la Junta de Castilla y León a implementar una línea de ayuda a las entidades locales titulares de transporte urbano para financiar el 30 % del billete, que, unido al 30 % del Gobierno, se quedará en un 60 %. Nada más. Y muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

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

EL SEÑOR PASCUAL MUÑOZ:

Muchas gracias, presidente. Les adelanto que votaremos a favor de esta proposición no de ley. En la anterior Comisión de Movilidad y Transformación Digital se defendió una iniciativa similar, que también contó con nuestro voto favorable, y lo que dice... lo que dije hace dos semanas me sirve, pues igual para explicar mi voto de hoy.

Efectivamente, consideramos que la Junta de Castilla y León puede y debe colaborar con las entidades locales para facilitar la financiación del abono del servicio de transporte que se presta por parte, y dependiente también, de los ayuntamientos. Que el Gobierno regional, dentro de sus competencias, cofinancie los abonos de transporte yo creo que es una buena medida, y más ahora con la complicada situación económica de muchas familias.

Hablan ustedes, en los antecedentes de su proposición no de ley, de la situación de crisis económica que estamos atravesando, por ello entendemos que es ahora cuando todos debemos demostrar y hacer un esfuerzo adicional para apoyar a los ciudadanos. Son muchas, como digo, las familias y empresas que no están pasando un buen momento, y yo creo que es nuestra obligación estar a su lado apoyándolos. El Gobierno de España, la Junta, los ayuntamientos, las diputaciones deben estar e ir de la mano.

Por otro lado, también me gustaría mencionar la importante labor que los ayuntamientos han desarrollado durante la pandemia, haciendo esfuerzos adicionales para apoyar a todos sus vecinos, por lo que consideramos que sería conveniente que la Junta apoyase a las entidades locales e implementase, como ustedes señalan, una línea de ayudas para financiar en un 30 % el coste del billete del transporte urbano. Yo creo que se trata de una buena iniciativa para apoyar a los ayuntamientos titulares de transporte urbano y que, además, revertirá directamente en la economía de las familias más vulnerables, que son, por otro lado, las que más uso suelen hacer de este transporte público.

Pero, además, también sería una buena medida que esta iniciativa se extendiese a los billetes ordinarios para que se puedan beneficiar aquellas personas que, sin tener un abono, decidan coger el transporte público de forma puntual; puedan tener también de esta forma algún tipo de descuento. Con esto, además, incentivaríamos a los ciudadanos a utilizar más el transporte público.

Y, como dicen ustedes, llegar hasta un 60 % de reducción en los abonos de transporte yo creo que es una medida, vuelvo a repetir, muy beneficiosa para los ciudadanos. Y, como digo, vamos a apoyar. Muchas gracias.

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

Muchas gracias, señoría. 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. Bien, yo creo que es una medida totalmente razonable en una situación de incertidumbre como todavía vivimos hoy, bueno, pues todas las circunstancias que tristemente vivimos, sobre todo por la guerra de Ucrania, y que ha supuesto, pues una subida incalculable por parte de todas las energías, y en especial por los carburantes, con lo cual, fomentar esto... este uso del transporte público, pues es claramente bueno y beneficioso.

Y, por lo tanto, una ayuda extra en cuanto al coste de los... de los billetes, pues viene francamente bien para las familias, que es el objetivo, ¿no? Porque estoy de acuerdo con el portavoz anterior en el que el... la demanda o el mayor uso que se hace de este transporte público colectivo, pues son, sobre todo, pues jóvenes o personas que, por razón de su trabajo, pues lo necesitan. Sin perjuicio de que podríamos incentivarlo hacia otro tipo de billetes, precisamente para favorecer la reducción de contaminación o la movilidad en estas ciudades que tienen este tipo de transporte.

Con lo cual, es una medida buena el complementar ese... esa rebaja del precio, que ya venía establecida por la normativa estatal. Y que, al mismo tiempo, pues lo que se busca es un transporte seguro, fiable, cómodo, sostenible y económico. Y que yo creo que desde las Administraciones, en este caso desde la Junta, ese incentivo económico reduciendo el coste, pues es un claro alivio, pues para las economías familiares; un hábito que después puede generarse, que es el objetivo también en cuanto a la reducción de la contaminación que se busca en las ciudades, de dejar el coche en casa y utilizar los medios de transporte público.

Y dado que ahora se está hablando tanto por parte de todas las Comunidades del Estado de bajar impuestos para... bueno, pues para ayudar a la economía, pues aquí, aunque esto no sea un impuesto, pero sí que es una clara medida beneficiosa para las familias, en donde a veces no hace falta ir a tanto exceso de si bajamos IVA, IRPF y tal, sino ayudar en la medida de lo posible a esas economías. Y esto puede ser un gran alivio y, sobre todo, algo inminente para solventar, pues esa situación en que hoy nos encontramos todos debido a esta situación de incertidumbre en el que vivimos.

Por lo tanto, nuestro voto va a ser a favor de... del apoyo de esa implementación en... en la... en la reducción del precio de los billetes. Gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias, señoría. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Vox, y un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor procurador Javier Carrera Noriega.

EL SEÑOR CARRERA NORIEGA:

Gracias, señor presidente. Señorías, las reducciones de precios a que se refiere el Real Decreto 11 de dos mil veintidós, del veinticinco de junio, en el Artículo 3, se



refieren a que sus beneficiarias serán las Comunidades Autónomas y entidades locales que presten servicios de transporte público colectivo urbano o interurbano que se comprometan a implantar la reducción del 30 % en los abonos de transporte y títulos multiviaje, salvo el billete de ida y vuelta, de los servicios de transporte terrestre de su competencia. Y quiero recalcar estas dos últimas palabras.

No se puede dejar al margen de este precepto el Artículo sexto de la misma norma, que dispone que las Comunidades Autónomas podrán establecer una medida de apoyo análoga y adicional a la ya vista, con cargo a sus presupuestos. Esto quiere decir que la reducción adicional del 30 % a que se refiere la norma solo puede aplicarse a servicios de transporte que sean de competencia de la Comunidad. Y el transporte urbano a que se refiere la proposición no de ley que nos presenta el Grupo Socialista es de titularidad local.

No debemos dejar de lado que la Junta de Castilla y León mantiene el cien por cien de los servicios de transporte, a pesar de la caída del número de viajeros y de lo deficitarias que son muchas de sus rutas, atendiendo a criterios de rentabilidad social.

Y permítanme que, además, les diga que la Junta de Castilla y León -y voy a leer textualmente las cifras- está apoyando a las empresas de transporte regular de viajeros con una cantidad de 12,9 millones de euros en diciembre de dos mil veintiuno y de 4,5 millones de euros hasta septiembre de dos mil veintidós para paliar, precisamente, las subidas del precio de combustibles y la inflación a la que estamos sometidos en este país.

Cabría preguntarse si el Gobierno de España actúa de la misma manera cuando suprime servicios de transporte en zonas como El Barco de Ávila o Piedrahíta, que bien conocerá el representante de Por Ávila, o los 37 municipios a los que ha dejado de prestar servicio desde dos mil dieciocho. Ello por no hablar de lo que ustedes llaman bulo, que es la supresión de las 346 paradas que tiene previsto el Gobierno de España y que afectan, una vez más, a 213.000 habitantes. Es así. ¿Qué le vamos a hacer, señora Pelegrina?

No entraré a mencionar otras bonificaciones existentes, que son de sobra conocidas por ustedes, como los abonos entre Ávila, Segovia y Madrid; el bono rural a demanda, que es completamente gratuito; y alguno más con el que no quiero alargar tampoco mi intervención.

Señorías, la reducción aplicada por la Junta de Castilla y León del 30 % desde el uno de diciembre hasta el treinta y uno de diciembre, con base en el real decreto que antes he mencionado, se ha hecho sin haber recibido un solo euro por el Gobierno de España y sin conocer, a pesar de haberlo solicitado, ni cuándo ni cuánto se va a recibir.

En definitiva, señorías, son las entidades locales las titulares del transporte urbano y, en consecuencia, son ellas quienes, en el ejercicio de sus competencias, como dice el real decreto, pueden financiar tal reducción. Por tanto, no podemos apoyar su proposición. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias, señoría. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, y un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor procurador José Luis Sanz Merino.



EL SEÑOR SANZ MERINO:

Sí. Muchas gracias, señor presidente. Buenos días, señorías. La proposición no de ley que... que se nos trae a debate y discusión evidentemente tiene diferentes aristas desde el punto de vista del transporte público de viajeros. Y la primera que se ha discutido esta mañana, pues tenía también aspectos relacionados con lo que hoy estamos discutiendo.

El portavoz que me ha precedido en el uso de la palabra ha desgranado alguno de los argumentos que hacen inviable el éxito de esta proposición no de ley, algunos de carácter jurídico, como él ha citado: los Artículos 3 y 6 ciñen las opciones de las Comunidades Autónomas, en este caso de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, a aquellos servicios de transporte de la competencia de la Comunidad Autónoma, y el transporte urbano, en el caso de Castilla y León, es exclusivamente de titularidad local, y, en consecuencia, pues no... queda fuera de este ámbito. Solamente por eso sería imposible apoyar esta... apoyar esta proposición no de ley, porque se aparta absolutamente de lo que es el criterio. Pero es que... Y por ello ninguna Comunidad Autónoma ha hecho una decisión parecida; sí aquellas que tienen, son titulares de servicios de transporte urbano, pues porque son titulares de metro, sea en Granada, en Sevilla, en Madrid, etcétera, en Bilbao –el Gobierno Vasco, que han puesto un ejemplo anteriormente–, pero en ninguna otra se ha planteado esta tesis.

Es una iniciativa del Partido Socialista de Castilla y León, que tiene aquí su anverso y el reverso en los distintos ayuntamientos que gobiernan y que han hecho esta misma solicitud a la Junta de Castilla y León. La sola enumeración de los que lo han hecho y de los que no lo han hecho, pues pone a las claras lo que estoy comentando en ese sentido. Luego, solo por esa razón, ya no sería viable la propuesta.

Pero es que, además, el planteamiento yo creo que no se compadece con la verdad y es injusto, ¿no?, porque la Junta está comprometida y está colaborando ya en esta difícil situación que tiene el transporte público, que tiene la población en la reducción de los costes que tienen incidencia en el transporte.

El ámbito del transporte metropolitano tiene una incidencia absolutamente clara en el... la movilidad urbana y, sobre todo, de las ciudades y de los nodos más importantes, ¿no? Y les recuerdo que este transporte, que es de titularidad conjunta o de gestión conjunta entre la Comunidad Autónoma y diversos municipios que están en el entorno, en el alfoz, de las grandes ciudades y de las propias grandes ciudades –entre otras, las que... las que usted ha citado, a excepción de Ponferrada, porque ahí está implantado el transporte metropolitano–, tienen ya una bonificación antes de que viniera el Gobierno de España, como decía usted, importante para los usuarios; en concreto es del 35 %, al que se sumará ahora, porque así lo ha decidido la Comunidad Autónoma, el 30 %; es decir, un ahorro del 65 % para los usuarios sobre el coste efectivo que tiene este transporte en ámbitos muy importantes de las ciudades. Luego no puede sostenerse, sin faltar a la verdad, que la Junta de Castilla y León no esté colaborando con las entidades locales en este ámbito.

Y si hablamos ya del transporte a la demanda, ahí la bonificación no es que sea del 35 más el 30 –como le acabo de citar–, llegando a un 65, sino que es del 100 %. El transporte a la demanda, como usted sabe, es gratuito en la Comunidad de Castilla y León, y es un sistema que también afecta a los ciudadanos que viven en el medio rural y que son, precisamente, algunos de los que nos interesan mucho más.



Nos interesan mucho... tanto que la Junta de Castilla y León y el partido y el grupo al que represento tienen una inquietud especial desde ese punto de vista. Y por esa razón, la Junta de Castilla y León compromete abundantes recursos públicos, en proporción al presupuesto que tiene la Comunidad Autónoma, para mantener la rentabilidad social en el ámbito del medio rural, dentro de los servicios de los que es titular la Comunidad Autónoma, respecto a las situaciones que se dan en el ámbito urbano, que tienen otra capilaridad, otra manera y otra sostenibilidad de... de funcionar. Le puedo decir que casi 100 millones de euros son los que se han empleado en los últimos cuatro años para subvencionar el déficit de explotación que tienen estas... estas líneas de transporte de la titularidad de la Comunidad Autónoma.

Se lo puedo desglosar incluso por años, en... en los tres últimos, ¿no? En dos mil veinte aplicó 27 millones de euros. Le recuerdo que el Gobierno de España para esta medida ha aplicado 110 millones de euros para el conjunto de España. En la proporción, el Gobierno de Castilla y León son 27 millones de euros en el año dos mil veinte para el conjunto del transporte, que vertebra, sobre todo, el ámbito rural y el transporte... el transporte metropolitano. En el año dos mil veintiuno tuvo que subir a 32 millones de euros, fruto del déficit, de la disminución de los viajeros como consecuencia de la pandemia. Y este año hay una previsión de 41 millones de euros, a la que se va a sumar, como problema añadido, la carestía de los combustibles.

Decía usted que no había hecho nada el Gobierno de Castilla y León, que lo habían hecho el Gobierno Vasco. Bueno, solo ha puesto el ejemplo del Gobierno Vasco. Entiendo y comprendo que no pueda poner otros ejemplos, porque no... no los hay.

El Gobierno de Castilla y León ha anticipado ya a los operadores 4,5 millones de euros en el mes de septiembre; puede consultar el acuerdo del Consejo de Gobierno al respecto. Y lo tiene que hacer, y lo tiene que hacer porque son servicios de su titularidad; no como el Gobierno de España, que establece esta medida e, inopinadamente, de una forma absolutamente confusa y que ha provocado la perplejidad en los operadores, lo establece sin dotar de un sistema de anticipo de ayudas, como el que usted citaba del Gobierno Vasco, sino que, al contrario, se ha adoptado en el seno de una Conferencia Nacional de Transportes, imponiéndolo, prácticamente, y sin posibilidad para los operadores de obtener sistemas de financiación adicionales.

Es decir, se ha impuesto el Gobierno de España, que viene aquí a ayudarnos y a resolvernos, Pedro Sánchez, que parece que lo saca de su bolsillo, le abarata el billete de autobús a todos los españoles. Y quien lo financian son los operadores, los concesionarios.

Si usted consulta la Orden de quince de julio que desarrolla el real decreto-ley, Artículo 13, verá y leerá que hasta el primer cuatrimestre del año dos mil veintitrés –es decir, al año que viene– no pueden presentar las cuentas los operadores, y que, por lo tanto, desde el día uno de septiembre, desde hace unos días, están asumiendo los propios concesionarios el coste, por su cuenta, de esta rebaja que había prometido el Gobierno de Pedro Sánchez, o el señor Pedro Sánchez, o el Gobierno de España. Me parece bastante infumable.

Si a esto añadimos el tema del mapa de transportes –que ustedes denominan borrador–, que, como se ha citado aquí, realmente plantea una política de transportes absolutamente insolidaria, sobre todo con Comunidades como la de Castilla y



León, al quedarse el Gobierno con las líneas de transporte, las concesiones que son rentables y que no necesitan subvencionar el déficit público, y la solución que se le ha ocurrido a alguien, de modo brillante, es encalorarlo las líneas deficitarias a las Comunidades Autónomas -y, en el caso de Castilla y León, imagínense con el territorio que tenemos-, pues el panorama que dibujan no es precisamente el de un Gobierno solidario con las clases medias, con las clases más desfavorecidas, con las personas que utilizan a diario este tipo de sistema de transportes colectivos, sino un sistema profundamente insolidario que solamente tiene efectos propagandísticos, como acabo de... de argumentar.

Pretender ahora, por lo tanto, plantear una solución de este tipo para ayudar a los municipios que tienen más... más posibilidades, como son las grandes ciudades, en detrimento del esfuerzo tremendo que está haciendo la Junta de Castilla y León en el ámbito rural y por vertebrar el conjunto de la Comunidad Autónoma, me parece que es un dislate del que no podemos ser cómplices.

No vamos a... no vamos a aprobar esta proposición no de ley, como no hemos aprobado ninguna de las propuestas que ustedes han planteado de una forma que, a nuestro juicio, creemos que no... no tiene ningún sentido. Nada más.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias, señoría. 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 Laura Pelegrina Cortijo.

LA SEÑORA PELEGRINA CORTIJO:

Gracias, presidente. Agradecer, nuevamente, al portavoz de Por Ávila y de UPL el apoyo a esta iniciativa.

En cuanto al portavoz de la ultraderecha, pues, hombre, ya que se ha puesto usted a leer el real decreto-ley, además de leer el Artículo 3, debería haber leído el Artículo 4 y el Artículo 9. El Artículo 9 ya se lo he... ya lo he leído yo en mi intervención previa, que hace referencia a la compensación a las entidades operadoras de transporte que realicen los descuentos efectivos a los que se refiere el capítulo que es objeto, que incluyen estos.... el desarrollo de estos artículos. Y también debería haber... haber leído -y además es una recomendación que también hago extensiva al portavoz del Partido Popular-, haber leído el Artículo 4, donde habla de cuánto, cuándo y cómo. Entonces, además de leerlo, pues léanlo completo, y así, en este caso, no excluyen lo que interesadamente les... les interesa a este respecto.

¿El Partido Popular? Bueno, pues ha hecho una intervención... pues ha calificado las actuaciones del Gobierno infumables; pues por su intervención créame, francamente, que ha sido así. El Gobierno no ha impuesto nada a ninguna Comunidad Autónoma. El Gobierno ha puesto en marcha unas medidas específicas para que se puedan beneficiar los usuarios y todos los ciudadanos de... de España. Y, además, es una medida voluntaria. La Junta de Castilla y León, a pesar de ser una medida voluntaria, ha accedido a bonificar el 30 % del transporte. ¿Puede hacer más? ¿Puede aportar más? Sí. Lo que ocurre es que no lo está haciendo. No ha complementado en un 20 % las bonificaciones. Tampoco va a ayudar a las entidades locales.



Entonces nosotros lo que queremos es que la Junta de Castilla y León arrime el hombro y ayude, porque, además, puede hacerlo: tiene 184 millones de euros de superávit guardados en el cajón. La solidaridad de la Junta de Castilla y León y del Gobierno del señor Mañueco y de sus socios es solamente para las familias más ricas de Castilla y León: la Junta de Castilla y León ha regalado 133 millones de euros a las familias más ricas de Castilla y León. Solamente con los 184 millones de euros del superávit podrían haber cubierto casi el cien por cien de las... de las convocatorias que ha lanzado el Gobierno para bonificar el transporte, que va a beneficiar a los usuarios del transporte por carretera y del ferrocarril. Entonces, claro, ustedes solamente benefician a unos pocos, a los de siempre.

Y, además, también que... que apelen o aludan a que las Comunidades Autónomas que han incrementado un 20 % en las bonificaciones... ¡Hombre!, yo creo que Galicia y Madrid son poco sospechosas de ser socialistas; pues ellas han incrementado un 20 % la bonificación para llegar al 50 %. Y le pongo el ejemplo del País Vasco porque es el ejemplo que hay; y es el ejemplo que está poniendo de manifiesto que las competencias son de las Comunidades Autónomas y que pueden complementar y pueden ayudar a los operadores para beneficiar las cajas de los operadores, de las entidades locales, de los ayuntamientos y de las diputaciones provinciales.

¿Puede la Junta de Castilla y León hacerlo? Sí. ¿Quiere? No. ¿Escuchan a los ciudadanos, como dice el señor Carriedo? No. ¿Van a ayudar a nuestros ayuntamientos y a nuestras entidades locales? No, pero ni ahora ni cuando estuvimos sufriendo las consecuencias del... del COVID.

Entonces, bueno, pues ustedes mantengan esa línea: mientras defienden a unos pocos, pues nosotros seguiremos defendiendo a la clase trabajadora y a... a los colectivos más vulnerables, que son los que más necesitan estas medidas. Nada más. Y muchas gracias.

Votación PNL/000196

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias, señoría. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley. ¿Votos a favor? Ocho. ¿Votos en contra? Diez. En consecuencia, queda rechazada la proposición no de ley debatida.

Se levanta la sesión, siendo las doce y treinta y cuatro. Gracias.

[Se levanta la sesión a las doce horas treinta y cinco minutos].