

COMISIÓN DE MOVILIDAD Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL

PRESIDENCIA
DOÑA MARÍA LUISA CALVO ENRÍQUEZ

Sesión celebrada el día 4 de septiembre de 2024, en Valladolid

ORDEN DEL DÍA

1. Proposición no de ley, PNL/000924, presentada por los Procuradores D. José Ángel Ceña Tutor, Dña. Leila Vanessa García Macarrón y D. Juan Antonio Palomar Sicilia, instando a la Junta de Castilla y León a que en el año 2024 se realice la redacción de proyecto para el ensanche, mejora del firme y de la seguridad vial de la carretera de la Red Regional de Carreteras de Castilla y León SO-411 desde Medinaceli hasta límite autonómico, y a que, una vez realizado el proyecto, y antes del final de la legislatura, se finalice la ejecución de la mejora propuesta, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 281, de 2 de mayo de 2024.
2. Proposición no de ley, PNL/000973, presentada por los Procuradores Dña. Judit Villar Lacueva, Dña. Laura Pelegrina Cortijo, D. Javier Campos de la Fuente, D. Pedro Luis González Reglero, D. Jesús Guerrero Arroyo, D. José Ignacio Martín Benito y D. Fernando Pablos Romo, instando a la Junta de Castilla y León a instalar en el tramo comprendido entre el puerto de la Carrasca y Ágreda salvacunetas, hitos de arista, líneas continuas que eviten adelantamientos peligrosos y señales de peligro de animales, así como a iniciar los trámites para la redacción del proyecto para el desdoble de la CL-101 entre los municipios sorianos de Ágreda y Almazán, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 296, de 14 de junio de 2024.
3. Proposición no de ley, PNL/000983, 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 iniciar los trámites para comenzar, en el segundo semestre de 2024 o en el primer semestre de 2025, las obras para la modernización de la estación de autobuses de Zamora, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 308, de 26 de julio de 2024.



SUMARIO

	<u>Páginas</u>
Se inicia la sesión a las diez horas treinta y cinco minutos.	17417
La vicepresidenta, Sra. Calvo Enríquez, abre la sesión.	17417
Intervención de la procuradora Sra. Pelegrina Cortijo (Grupo Socialista) para comunicar sustituciones.	17417
Intervención del procurador Sr. Beltrán Martín (Grupo Popular) para comunicar sustituciones.	17417
Intervención de la procuradora Sra. Suárez Villagrá (Grupo Vox) para comunicar sustituciones.	17417
Primer punto del orden del día. PNL/000924.	
El secretario, Sr. Pablos Romo, da lectura al primer punto del orden del día.	17417
Intervención de la procuradora Sra. García Macarrón (Grupo UPL-SORIA ¡YA!) para presentar la proposición no de ley.	17418
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pascual Muñoz (Grupo Mixto).	17419
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Suárez Villagrá (Grupo VOX Castilla y León).	17420
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Pelegrina Cortijo (Grupo Socialista).	17421
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Beltrán Martín (Grupo Popular).	17422
Intervención la procuradora Sra. García Macarrón (Grupo UPL-SORIA ¡YA!) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	17423
La vicepresidenta, Sra. Calvo Enríquez, somete a votación, en los términos fijados por su proponente, la proposición no de ley número 924. Es rechazada.	17424
Segundo punto del orden del día. PNL/000973.	
El secretario, Sr. Pablos Romo, da lectura al segundo punto del orden del día.	17425
Intervención de la procuradora Sra. Villar Lacueva (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	17425
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pascual Muñoz (Grupo Mixto).	17428
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Gallego González (Grupo UPL-SORIA ¡YA!).	17428



	<u>Páginas</u>
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Sicilia Doménech (Grupo VOX Castilla y León).	17429
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Rincón Iglesias (Grupo Popular).	17431
Intervención de la procuradora Sra. Villar Lacueva (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	17432
La vicepresidenta, Sra. Calvo Enríquez, somete a votación, en los términos fijados por su proponente, la proposición no de ley número 973. Es rechazada.	17435
Tercer punto del orden del día. PNL/000983.	
El letrado, Sr. Molpeceres Sanz, da lectura al tercer punto del orden del día.	17436
Intervención de la procuradora Sra. Gallego González (Grupo UPL-SORIA ¡YA!) para presentar la proposición no de ley.	17436
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pascual Muñoz (Grupo Mixto).	17439
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Calvo Enríquez (Grupo VOX Castilla y León).	17439
El secretario, Sr. Pablos Romo, suspende la sesión.	17441
Se suspende la sesión a las once horas cincuenta y cinco minutos y se reanuda a las doce horas diez minutos.	17441
El secretario, Sr. Pablos Romo, reanuda la sesión.	17441
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Martín Benito (Grupo Socialista).	17441
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Blanco Muñoz (Grupo Popular).	17442
Intervención de la procuradora Sra. Gallego González (Grupo UPL-SORIA ¡YA!) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	17443
El secretario, Sr. Pablos Romo, somete a votación, en los términos fijados por su proponente, la proposición no de ley número 983. Es rechazada.	17446
El secretario, Sr. Pablos Romo, levanta la sesión.	17446
Se levanta la sesión a las doce horas veintisiete minutos.	17446



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

LA VICEPRESIDENTA (SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ):

Buenos días. Se abre la sesión. ¿Algún grupo parlamentario quiere comunicar alguna sustitución?

LA SEÑORA PELEGRINA CORTIJO:

Buenos días. Isabel Gonzalo sustituye a Javier Campos.

LA VICEPRESIDENTA (SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ):

¿Algún grupo más tiene sustitución?

EL SEÑOR BELTRÁN MARTÍN:

Sí. Por el Grupo parlamentario Popular, María Paloma Vallejo Quevedo en sustitución de Beatriz Coelho Luna, José Alberto Castro Cañibano en sustitución de Ramiro Felipe Ruiz Medrano, Pablo Trillo-Figueroa Martínez-Conde en sustitución de Ricardo Gavilanes Fernández-Llamazares y Antonio Mendoza Toribio en sustitución de Emilio José Berzosa Peña.

LA VICEPRESIDENTA (SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ):

¿Vox?

LA SEÑORA SUÁREZ VILLAGRÁ:

Buenos días. Sí, Ignacio Sicilia Doménech sustituye a Javier Carrera Noriega. Gracias.

LA VICEPRESIDENTA (SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ):

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

PNL/000924

EL SECRETARIO (SEÑOR PABLOS ROMO):

Buenos días, señora vicepresidenta. Primer punto del orden del día: **Proposición no de ley número 924, presentada por los procuradores don José Ángel Ceña Tutor, doña Leila Vanessa García Macarrón y don Juan Antonio Palomar Sicilia, instando a la Junta de Castilla y León a que en el año 2024 se realice la redacción de proyecto para el ensanche, mejora del firme y de la seguridad vial de la carretera de la Red Regional de Carreteras de Castilla y León SO-411 desde Medinaceli hasta el límite autonómico, y que, una vez realizado el proyecto y antes del final de la legislatura, se finalice la ejecución de la mejora propuesta, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 281, de dos de mayo de dos mil veinticuatro.**



LA VICEPRESIDENTA (SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ):

Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra, en representación de los señores procuradores proponentes, doña Leila Vanessa García Macarrón.

LA SEÑORA GARCÍA MACARRÓN:

Gracias, presidenta. Buenos días a todos. En primer lugar, quiero dar la enhorabuena al Partido Popular por el nombramiento del señor Gavilanes como portavoz en las Cortes del partido, porque es una persona muy válida y buen compañero. Así que me alegro muchísimo de su nombramiento.

Traemos a esta Comisión una iniciativa para solicitar que la Junta lleve a cabo la redacción y posterior ejecución del proyecto relativo al ensanche, mejora del firme y, también, de la seguridad vial de la carretera Soria 411, que va desde Medinaceli hasta el límite autonómico con Castilla-La Mancha. El motivo que nos ha empujado a llevar a cabo esta solicitud responde a las actuales deficiencias que existen en el estado de esta carretera.

La Soria 411 se trata de una carretera que forma parte de la red complementaria local de Castilla y León, con una dimensión total de 18,4 kilómetros de longitud. Actualmente presenta un estado de abandono absoluto. Y voy a explicar por qué. El ancho de la carretera es de 5 metros en total; una medida que es insuficiente. En España, como norma general, se aplica la anchura de 7 metros para las carreteras de tráfico medio o pesado –es decir, dos carriles de 3,5 metros cada uno–, pudiendo aumentar a siete metros y medio la anchura total de la vía si el tráfico es pesado. En cuanto a los arcenes, oscilan entre los 0,53 metros, dependiendo del tipo de vía. En la Soria 411 no es que tampoco se cumpla con estas medidas en cuanto a los arcenes, es que ni siquiera tiene arcenes.

En cuanto a la señalización de la misma, carece de separación de marca vial entre carriles, exceptuando un único punto, el cruce bajo la línea del AVE Madrid-Barcelona, que rehabilitaron y ensancharon. El resto de la carretera no cumple los requisitos de una carretera convencional; como acabo de decir. A este hecho, además, hay que añadirle que su estado de conservación es lamentable. Cualquiera que conozca esta carretera o pueda ir a visitarla –que les invito a hacerlo– podrán comprobar como el firme está en mal estado, con constantes grietas a lo largo de todo su recorrido, así como deformaciones del pavimento, que se encuentra gravemente deteriorado, donde gran parte de la capa de rodadura ha desaparecido y se observan muchísimos baches y blandones, lo que sugiere que la capacidad estructural de la vía está comprometida.

Además, son numerosas las ocasiones en que los vecinos que utilizan regularmente esta carretera, al considerarla peligrosa para circular, han solicitado que la Junta de Castilla y León, como entidad responsable de su gestión, tome las medidas necesarias para repararla y asegurar su adecuado mantenimiento dentro de sus competencias; si bien estas demandas sistemáticamente son ignoradas.

El mal estado de la misma representa un serio problema para la seguridad y bienestar de los usuarios que transitan por ella, porque estas grietas, baches y deformaciones que en el asfalto no solo generan incomodidad, sino que también incrementan el riesgo de accidentes, especialmente durante condiciones climáticas adversas, lo que obliga a cerrar el tráfico por la misma cuando esto acontece; como tuvo lugar el pasado



mes de enero, con la borrasca Juan, cuando un camión, debido a las placas de hielo, pues quedó atravesado en la vía y hubo que retirarlo, y después la carretera permaneció cortada hasta que las condiciones meteorológicas mejoraron. Algo que sucede cada vez que las temperaturas frías bajan un poco más de lo normal.

Y es que el deterioro constante de la Soria 411 es un reflejo de la falta de mantenimiento adecuado. Y esto conlleva también perjuicios añadidos, como son la falta de eficiencia en el transporte, encareciendo los costos de operación vehicular; y, lo más importante, la obstaculización del desarrollo económico de las regiones conectadas por esta vía, que es algo a lo que nos tienen acostumbrados, porque, por norma, dejan estas carreteras condenadas al olvido, lo que hace que el tráfico en las mismas disminuya. Y luego alegarán que esa falta de tráfico que ustedes mismos provocan para justificar la falta de mantenimiento sobre las mismas, pues bueno, es porque no compensa. Como ven, la pescadilla que se muerde la cola; y el sistema perfecto para evitar gastarse un duro o un euro en mantener o mejorar este tipo de carreteras, condenando a las localidades que se conectan a través de las mismas al más absoluto abandono.

Y les voy a dar ejemplos al respecto: Salinas de Medinaceli, que llegó a tener más de 450 vecinos y su propia estación de ferrocarril, con una producción de 800 toneladas de sal al año, hoy en día apenas alcanza los 40 habitantes; Arbujuelo, con casi 100 vecinos, hoy apenas llega a los 100; lo mismo en cuanto a Urex de Medinaceli; o Layna, con más de 400 vecinos, que hoy apenas alcanza los 40.

Es imperativo que se tomen medidas urgentes para rehabilitar y mantener la carretera en condiciones óptimas, garantizando así la seguridad de los ciudadanos que todavía usan esta carretera, ya que tiene una intensidad media diaria de 250 a 500 vehículos. Además, su ensanche y mejora haría que otros tantos ciudadanos usasen esta carretera, que, debido a su actual estado, hoy declinan para ir por otros caminos que, aunque son más largos, están en mejor estado.

Y es que con tan solo echar un vistazo al mapa de carreteras podemos comprobar como este hecho sucede. Esta carretera es el trazado más corto para ir de la Nacional 2 (de la A-2) a la A-15, en Medinaceli, hacia Teruel y la Comunidad Valenciana, sin tener que ir hasta Alcolea del Pinar, en Guadalajara, ahorrando casi 15 kilómetros.

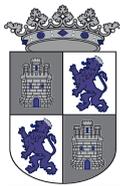
Por todos estos motivos, pedimos la redacción y posterior ejecución de este proyecto. La solución planteada incluye la ampliación de la plataforma y el pavimento hasta alcanzar dos carriles de circulación con arcén y una berma de seguridad a lo largo de todo el recorrido. Asimismo, se contempla la adecuación de la señalización horizontal y vertical, así como del balizamiento, para ajustarse al nuevo trazado modificado. Gracias.

LA VICEPRESIDENTA (SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ):

Gracias, señora García Macarrón. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Mixto, por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor procurador don Pedro Pascual Muñoz.

EL SEÑOR PASCUAL MUÑOZ:

Muchas gracias, vicepresidenta. Buenos días, señorías. Bueno, pues el anterior periodo de sesiones le acabamos con reclamaciones similares a las que hoy nos



trae Soria ¡Ya! Yo creo que, como ha manifestado la proponente, es una petición que responde a las demandas de los propios vecinos de la zona -tal como ha explicado en su iniciativa- y que lo que pretende mejorar en concreto es la seguridad en una carretera que pertenece a la Junta de Castilla y León.

Mi opinión al respecto es que las carreteras tienen que estar en perfecto estado -ya lo he dicho muchas veces- para poder garantizar la seguridad de los desplazamientos. Y más en una Comunidad como la nuestra: dispersa, con muchos pueblos que dependen de las cabeceras de comarca o de los núcleos urbanos más grandes pues para realizar las compras diarias, acudir al médico, al banco, al colegio. Y esto me parece un motivo más de peso para que la Junta de Castilla y León, y en concreto la Consejería de Movilidad, pues asuma las competencias, intervenga en esta carretera Soria 411 de cara a mejorar el firme de la misma, y con ello garantizar la seguridad vial a todos aquellos conductores que se desplazan por la misma.

Tengo dudas al respecto... al punto número 1 de su propuesta, ya que, en caso de salir aprobada, veo complicado que se pueda hacer antes de los plazos que dice... que dice usted, y más aún visto la agilidad de la Comisión para dar luz verde a las propuestas, ya que esta en concreto creo que acumula cinco meses de retraso desde que se registró. O sea, que lo veo complicado. Confío, no obstante, en que se puedan adecuar esos plazos que ustedes proponen. Y, pues como siempre en iniciativas de este tipo, nuestro voto será a favor. Muchas gracias.

LA VICEPRESIDENTA (SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ):

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

LA SEÑORA SUÁREZ VILLAGRÀ:

Muchas gracias, señora presidente. Bueno, pues Soria ¡Ya! nos trae a esta Comisión el ensanche, la mejora del firme y de la seguridad vial de la carretera SO-411 en esta legislatura. La mayor parte de la carretera no tiene dos carriles, es un solo carril, que yo creo que es el mayor problema. Salvo un tramo, el resto es, pues eso, un carril que es bastante... o sea, que tiene pues cierto peligro, ¿no? Es verdad que hay poca... poco tránsito. Creemos que es una carretera que hay que tener en cuenta, como otras muchas de Castilla y León, pero entendemos que, si el tráfico no es muy elevado, como es este el caso, pues haya otras prioridades.

Y es que no se puede obviar la gran extensión de carreteras de Castilla y León, y que muchas carreteras tienen esta morfología, por lo que se deberían ir adaptando poco a poco. Creemos que sería una carretera a tener en cuenta en el plan de carreteras; que no sabemos si algún día verá la luz, porque vemos que sigue avanzando la legislatura y seguimos sin saber nada de nada. Y ese plan sería importante para dar solución a problemas como este, con una planificación de carreteras, y sobre todo carreteras de este tipo, pues que son poco transitadas, pero que... pero que siguen siendo... siguen teniendo cierto... cierto peligro y una morfología pues que ya no es la habitual, ¿no?, ni por su por su ancho o, al revés, ¿no?, por su estrechez.

Por otro lado, pide que se haga en lo que queda de legislatura, y yo creo que, por los plazos, eso no... no es viable. Muchas gracias.

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

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

LA SEÑORA PELEGRINA CORTIJO:

Gracias, vicepresidenta. Buenos días a todas y a todos. Debaticimos una vez más en esta Comisión una proposición no de ley relativa al estado en el que se encuentra una de las carreteras de titularidad autonómica, la carretera SO-411 desde el municipio de Medinaceli hasta el límite de la Comunidad de Castilla-La Mancha. Carretera, como la gran mayoría de las carreteras autonómicas de esta Comunidad, que estaba incluida en el Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008-2020, y cuya inversión e intervención fue considerada por la Junta de Castilla y León como prioritaria por tener menos de 6 metros... menos de 6 metros de anchura; dando igual el tránsito que tuviera o no cualquiera de las carreteras con menos, insisto, de 6 metros de anchura. 18,4 kilómetros de longitud y 2,76 millones de euros era el presupuesto con el que dotó la Junta de Castilla y León la mejora de esta infraestructura, que -repetimos- no ha ejecutado. Ya que de los 5.478 millones de euros que vendieron desde la Junta de Castilla y León a bombo y platillo como montante total de inversión del plan caducado de carreteras solo ejecutaron el 28,5 %, es decir, 1.564 millones de euros. Y en el caso concreto de Soria, de los 450,9 millones de euros de inversión previstos en aquel plan, solo ejecutaron 79,6 millones de euros, el 17,6 %. Todo un ejemplo de buena gestión.

En Soria, carreteras como la SO-152 desde La Riba de Escalote a Barcones, la SO-154 desde Barcones al límite de la Comunidad de Castilla-La Mancha, la SO-630 desde San Pedro Manrique a Magaña y la SO-920 desde Cañón de Ríos Lobos al Mirador de Galiana tienen menos de 4 metros de anchura. Y junto a otras más carreteras de Soria, junto con la que hoy debatimos en esta Comisión, fueron prioritarias y fueron consideradas prioritarias por la Junta de Castilla y León por tener menos de 6 metros de anchura. Y, por tanto, deberían haberse ejecutado sin ningún tipo de excusa.

Si en su plan caducado esta intervención ya era prioritaria en dos mil ocho, entendemos que dieciséis años después lo sea con mayor motivo, y más aún teniendo en cuenta que les escuchamos continuamente en esta Comisión argumentar que para la Junta de Castilla y León la seguridad vial es una prioridad; salvo que el cambio de consejero -que, por cierto, aún no ha comparecido en esta Comisión- haya cambiado de opinión. En el caso de Soria, y por ponerles un ejemplo, en materia de modernización y renovación de carreteras, para este año dos mil veinticuatro solamente están en ejecución dos tramos de la SO-630 de San Pedro Manrique a Castilruiz. Ese es el ejemplo de la prioridad que da la Junta de Castilla y León a las carreteras de menos de 6 metros en nuestra Comunidad. Por tanto, desde el Grupo Parlamentario Socialista votaremos a favor de esta proposición no de ley de Soria ¡Ya!, tanto a la redacción del proyecto para el ensanche y mejora del firme como para su ejecución, por ser prioritaria esta inversión. Nada más.

LA VICEPRESIDENTA (SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ):

Gracias, señora Pelegrina Cortijo. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor procurador don David Beltrán Martín.



EL SEÑOR BELTRÁN MARTÍN:

Muchas gracias, presidenta. Voy a intentar explicar por qué no va a ser... no se va a tener en consideración esta propuesta, independientemente de que hace... -como ha planteado algún procurador- hace cinco meses se presentó, y viene cinco meses después. Voy a ir a lo básico primero. El punto 1 dice que en este año dos mil veinticuatro se realice la redacción del proyecto para el ensanche, mejora del firme y de la seguridad vial de la carretera de la Red Regional de Carreteras de Castilla y León, la Soria 411, desde Medinaceli hasta el límite autonómico con Castilla-La Mancha. Pues está claro que en este año ya -veinticuatro- no es viable. Está claro que también se debatió y se planteó en los Presupuestos. No es viable ni contractual ni presupuestariamente abordar la redacción del proyecto que se solicita.

Por otra parte, todos sabemos... todos sabemos que se habla aquí del Plan de Carreteras 2008-2020. "Ejemplo de buena gestión", se decía aquí. En dos mil ocho -yo creo- gobernaba el Partido Socialista, negaba una crisis económica en ciernes terrible, y tuvo que tomar unas medidas de recortes sociales, los más importantes de la historia democrática. Así que figúrate la situación en la que se encontró aquel plan, que se ha ido ejecutando en lo posible, o no se ha podido ejecutar.

Y era... y ahora también he escuchado que... -a la portavoz del Grupo Parlamentario Vox- que hay que tener en cuenta el nuevo plan de carreteras. Claro que hay que tenerlo en cuenta el nuevo plan de carreteras. Se va a transmitir, y lo sabe perfectamente, a la Consejería de Movilidad este carácter prioritario que tiene esta Soria 411, porque tiene menos de 6 metros de ancho; lo va a tener en cuenta. "A ver si algún día verá la luz". Lo dice así, ahora, curiosamente, con retintín. Es curioso: a veces también se producen cambios de opinión en otros grupos políticos. Pero la realidad social de Castilla León es muy diferente también y complicada. Ojalá hubiera dinero suficiente y recursos suficientes para que esta carretera, que además que pertenece, como muchas en todas nuestras provincias, a la red complementaria local de las carreteras de Castilla y León, pues pudieran estar en las mejores condiciones, por la seguridad, porque ancha es Castilla -como bien ha dicho-, o dispersa -como ha dicho algún procurador-, o porque lo necesitamos. Ojalá tuviéramos los recursos infinitos -que ahora parece ser le dan a Cataluña y que se merman en Castilla y León- para poder arreglar estas carreteras, que sí es verdad pues tiene deficiencias y que sí es verdad que es necesario esa inversión; eso no lo vamos a discutir nosotros desde el Grupo Parlamentario Popular.

Y ya con el punto dos, que dice: "Que una vez realizado el proyecto, y antes del fin de la legislatura, se finalice la ejecución y mejora propuesta". Pues ojalá, ojalá lo pudieran hacer. Saben ustedes los plazos que exige la legislación aplicable para contratar la redacción del proyecto, ejecutarse, y que todo es largo, todo... las cosas de palacio van despacio. Pero sí se habla de gasto y sí se habla de inversión. Aquí decía que en ese plan se ha invertido en Soria 79 millones de euros; pues solo en este año, en Soria se van a invertir o se invierten 33 millones de euros.

Y es falso lo que ha dicho la señora Pelegrina que en ejecución solo hay dos tramos. Yo le voy a decir, porque también le voy a dar ejemplos, mínimo en ejecución le voy a nombrar cuatro. Mínimo. Mira: mejora de la plataforma y el firme de la carretera Soria 630, que va de la Soria 615 a la Nacional 122 en Matalebreras, tramo de San Pedro Manrique, en ejecución, que usted no ha nombrado; modificado de obra a la carretera 630, mejora de la plataforma y firme de San Pedro Manrique, ahora con



la intersección de la Soria 615, a la carretera Soria-P-1123, en ejecución -dos-; por supuesto, se está trabajando en mejorar la señalización horizontal de toda la provincia, señalización vertical...; otro en ejecución es la mejora de la plataforma y firme de la Soria 630, de la Soria 615 en Matalebreras; otro tramo a Castilruiz -también en ejecución-; es más, se está condicionando la plataforma de la carretera 630, de la Soria 615, también el tramo comprendido en San Pedro Manrique y tal... en señalización vertical. Se han licitado dos contratos de asistencia técnica: la variante de Burgo de Osma, que es la Soria 920; y hay un acondicionamiento del trazado de la Soria 380. Lo que estamos hablando son de 33 millones de euros.

Yo lo que digo es que ojalá los recursos fueran infinitos. Ojalá la financiación también... considerara la financiación estatal la singularidad de nuestra Comunidad, que es muy importante, y lo necesitamos. Porque yo creo además que ser solidario es que los que tienen más... porque Cataluña no es solo que no lo necesiten, es que la inversión privada allí es mayor, la población es mayor, aquí es menor. Entonces necesitamos nosotros esa financiación para poder hacer todas las carreteras tal cual se lo merecen los castellanos y leoneses.

Independientemente de esto, por lo expuesto, no procede la toma en consideración de la proposición de ley presentada. Muchas gracias.

LA VICEPRESIDENTA (SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ):

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

LA SEÑORA GARCÍA MACARRÓN:

Gracias, presidenta. Y gracias a todos por sus aportaciones. Señor Pascual, gracias por su apoyo. El acceso a los servicios básicos que ha nombrado debería hacerse en condiciones cómodas, dignas y, sobre todo, seguras, y no como el ejemplo de esta carretera, y como hay tantos en otras provincias de Castilla y León. Y que, bueno, pues si les parece bien aprobar esta iniciativa, como han dicho varias... varios procuradores, porque los plazos no son ajustados por ese retraso que llevamos desde que se presenta una iniciativa hasta que se debate, pues se pueden presentar enmienda... enmiendas, se amplían los plazos y arreglado. Si es que las cosas tienen solución.

Señora Suárez, que la escasez del tráfico que... -¡ojo!, no son tan pocos vehículos, ¿eh?, no son pocos- pero que se origina por un mal estado de la carretera. Los coches dejan de pasar, y de ahí que haya tan... tan poco tráfico. Es lo que decía antes de la pescadilla que se muerde la cola. Y nosotros llevamos esperando el plan de carreteras también. Ahora que están ustedes en la Oposición, me alegra de que también se den cuenta y se pida. Que si ella, señor Beltrán, lo ha dicho con retintín, que no sé; yo no, yo lo llevo diciendo claramente lo que llevamos de legislatura: que a ver cuándo llega el dichoso plan de carreteras. Y, señorías de Vox, si nos quieren apoyar, pues lo que acabo de decir: presenten una enmienda modificando estos plazos -lo digo lo mismo a los del Partido Popular-, y ya está. Si no hay problema, si



estamos aquí para eso, para debatir y para negociar. Pero me parece que no, ¿no? ¿No van a presentar enmienda? Vale. Pues yo lo tengo que intentar.

Señora Pelegrina, gracias. Entre el poco tráfico y las prioridades que ha dicho usted, pues así estamos, que, entre unos y otros, la casa sin barrer. En Soria y, como digo, en otras provincias también, que parece que no somos prioritarios para nada.

Bueno, pues es que ya poco más les digo. Las carreteras que ha nombrado usted que estaban en ejecución, sí, se están ejecutando, pero, claro, llevan tanto retraso -que a eso es a lo que estamos acostumbrados- que no es para tirar cohetes. Están en ejecución, pero ojito también.

Como he explicado en la primera intervención, el estado de la carretera es lamentable; lamentable hasta el punto de que da auténtica vergüenza tener esta carretera en este estado en esta Comunidad. Vuelvo a invitar a algunos de los que están aquí a que acudan a visitarla, simplemente para que vean cómo está, y hablen, pues eso, sabiendo, con conocimiento de lo que pasa aquí, en esta carretera. Porque es fácil denegar algo y pasar del asunto sin saber cómo está realmente. La carretera es estrecha, como he dicho, no tiene arcones; y de señalización horizontal vial y que separe ambos carriles nada de nada, a pesar de que se puede circular en ambos sentidos. Todo obliga a que cuando dos coches en direcciones opuestas coinciden tengan que reducir la velocidad, incluso pararse, para poder pasar bien.

No mejora el estado de la carretera cuando atraviesa alguna de las localidades que he mencionado en la primera intervención, al contrario: las casas se erigen a los lados de la misma; no hay pasos de cebra, o están tan poco mantenidos que ni se ven porque la pintura se ha borrado; y los coches aparcen ocupando la misma vía.

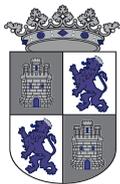
Es necesario ensancharla, asfaltar nuevamente su pavimento y darle señalización adecuada, porque es una carretera sobre la que no se ha intervenido en décadas.

Y es algo que no sucede igual en las demás Comunidades. Porque, por ponerles un ejemplo, en esa misma zona, pero ya en la Comunidad de Castilla-La Mancha, en la provincia de Guadalajara, camino al Alto Tajo, existe la carretera Terzaga, una carretera pequeña que padecía los mismos problemas que la nuestra. Bueno, pues esta carretera, en un tramo de más de 10 kilómetros, ya fue arreglada hace varios años, ensanchándola, poniendo quitamiedos de madera a lo largo de la misma, acordados con el entorno natural, y dándole una señalización adecuada. Así que, como ven, pues es posible llevar a cabo estos proyectos, lo que falta es voluntad, o esperar que salga de una vez el plan de carreteras. Gracias.

Votación PNL/000924

LA VICEPRESIDENTA (SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ):

Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley debatida. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? El resultado de la votación es el siguiente. Votos emitidos: dieciocho. Votos a favor: ocho. Votos en contra: diez. Por tanto, queda rechazada la proposición no de ley debatida. Por el señor secretario, se dará lectura al segundo punto del orden del día.

**PNL/000973****EL SECRETARIO (SEÑOR PABLOS ROMO):**

Segundo punto de orden del día: **Proposición no de ley número 973, presentada por los procuradores doña Judit Villar Lacueva, doña Laura Pelegrina Cortijo, don Javier Campos de la Fuente, don Pedro Luis González Reglero, don Jesús Guerrero Arroyo, don José Ignacio Martín Benito y don Fernando Pablos Romo, instando a la Junta de Castilla y León ha instalar en el tramo comprendido entre el puerto de la Carrasca y Ágreda salvacunetas, hitos de arista, líneas continuas que eviten adelantamientos peligrosos y señales de peligro de animales, así como a iniciar los trámites para la redacción del proyecto para el desdoble de la CL-101 entre los municipios sorianos de Ágreda y Almazán, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 296, de catorce de junio de dos mil veinticuatro.**

LA VICEPRESIDENTA (SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ):

Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra, en representación de los procuradores proponentes, doña Judit Villar Lacueva, por un tipo máximo de diez minutos.

LA SEÑORA VILLAR LACUEVA:

Gracias, presidenta. Buenos días a todos y todas. La propuesta no de ley que en este momento debatimos no es la primera vez que se trata en estas Cortes, pero sí me gustaría que fuese la última, ya que esto supondría que nos hemos puesto de acuerdo los diferentes grupos políticos aquí representados para un bien común, y es el de dar soluciones de mayor protección a los usuarios de la CL-101 y, desde luego, el desdoblamiento de esta carretera para hacerla más cómoda, segura y competitiva; llegar a acuerdos, no sea que los ciudadanos piensen que somos incapaces de llegar a acuerdos. De hecho, el tema que nos... que nos ocupa ha sido abordado en diferentes legislaturas; pero, lamentablemente, sin dar soluciones al grave problema de la gran cantidad de tráfico que soporta la CL-101 y, desde luego, a su enorme peligrosidad. Porque la realidad es que es una carretera muy peligrosa, en la que se han producido ya demasiados accidentes.

Para que se hagan una idea, la vía CL-101 es una carretera autonómica, con una longitud total de 105 kilómetros. Esta carretera discurre íntegramente por la provincia de Soria; tiene su origen en el municipio de Ágreda hasta el límite con la provincia de Guadalajara, en el término municipal de Alpanseque, donde enlaza con la carretera autonómica CM-101. La CL-101 es una carretera convencional, de una sola calzada, con un carril por sentido. Al circular por esta carretera -y se lo digo por experiencia-, da la sensación de no ser una carretera peligrosa, debido fundamentalmente a su anchura y a una falsa seguridad en la conducción. Y en ocasiones puede favorecer en los conductores la realización de adelantamientos, que se complican y resultan ser muy peligrosos, debido a -como digo- esa sensación de que da tiempo a realizarlos, cuando la realidad es que ya has entrado en una trampa mortal. Además, la elevada velocidad, sumada a la gran cantidad de camiones que circulan por ella, complica la conducción a diario de muchos usuarios. Yo, personalmente, veo cada día que circulo por ella situaciones verdaderamente peligrosas.



La CL-101 atraviesa las localidades de Ólvega, Noviercas, Buberos, Gómara, Tejado, Almazán, Villasayas y Barahona. El tramo comprendido entre las localidades de Ágreda y Almazán presenta una notable intensidad de tráfico pesado, con una intensidad media diaria de tráfico superior a los 1.300 vehículos pesados al día, lo que representa en algunos puntos más del 50 % de los vehículos que transitan por esta carretera. Y solo el tramo comprendido entre Ágreda y Ólvega acumula una intensidad media diaria de vehículos de 4.652, según los datos aportados por la propia Junta de Castilla y León en el año dos mil veintidós. Los camiones y su gran cantidad en esta carretera implican que la CL-101 cuente, como digo, con una peligrosidad más elevada que otras carreteras convencionales. Esta carretera tiene dos partes bien diferenciadas, destacando los 75 kilómetros entre Almazán y Ágreda, que absorben la mayor cantidad de tráfico y, por tanto, también el de las colisiones.

Esta vía es muy usada para el paso de mercancías procedentes de Madrid con destino al norte de España y Europa. Por tanto, los camioneros tienen un protagonismo relevante en el tráfico que soporta esta carretera autonómica, como les acabo de comentar. Pero también es muy usada para... por trabajadores que se desplazan de unas localidades a otras entre los diferentes municipios donde existen polígonos industriales con empresas, en las que trabajamos muchos en esa comarca, o simplemente para desplazarnos al hospital a Soria capital, o a hacer compras. Esta circunstancia hizo que la Junta de Castilla y León comprometiera en el año dos mil siete su reconversión en autovía, como quedó reflejado en el Plan Regional de Carreteras 2008-2015. De hecho, fue la propia María Jesús Ruiz, vicepresidenta de la Junta de Castilla y León en el año dos mil siete, del Partido Popular, la que comprometió el proyecto, pero también la que engañó a los sorianos con su falsa promesa. Incluso, en el año dos mil diez la Junta adjudicó 526.000 euros para el estudio de la autovía. Pero lo cierto es que durante estos 17 años no se ha producido avance alguno, pasando, intencionadamente, por parte de la Junta de Castilla León inadvertida en los Presupuestos regionales legislatura tras legislatura, aun a pesar de que la situación de esta carretera ha ido empeorando a lo largo de los años y el número de tráfico se ha elevado de manera muy muy importante. Y, por tanto, el número de accidentes graves también aumenta cada año. Incluso, la señora María Jesús Ruiz negó en el año dos mil once que hubiera retrasos en la construcción de esta autovía. Y menos mal que negó que había retrasos, porque en el año dos mil veinticuatro no solo es que haya retrasos, es que no hay absolutamente nada; debe ser que está este proyecto en algún cajón de algún despacho. Y siguieron ustedes, el Partido Popular, estirando el chicle de la mentira hasta el año dos mil quince.

Por otro lado, se ha constatado que la CL-101 entre el puerto de la Carrasca y Ágreda es un tramo con una concentración de accidentes elevado, que ya presenta numerosos tramos peligrosos y con poca visibilidad, en los que se han producido accidentes de tráfico con consecuencias muy trágicas; además, hace muy poquito, durante este mes de agosto, sin ir más lejos.

Antes de presentar esta propuesta no de ley, los alcaldes y concejales socialistas de la comarca del Moncayo, en una de las reuniones que mantenemos de forma habitual, tratamos esta... esta carretera como tema clave en dicha reunión. La preocupación sobre la creciente peligrosidad de la CL-101 y la gran cantidad de víctimas mortales que se cobra cada año nos tiene muy intranquilos en la comarca; y, desde luego, todos ellos precisaban de algún tipo de solución. Las conclusiones



de esta reunión y de las numerosas entrevistas que he mantenido con vecinos, igualmente preocupados, fue, desde luego, la necesidad de hacer el desdoblamiento de la CL-101. Y mientras esto se producía, que sabemos que lleva su tiempo y que requiere de sus estudios, lo que solicitábamos es que se hiciesen mejoras en esta carretera, y sobre todo en el tramo comprendido entre el puerto de la Carrasca y Ágreda, para intentar reducir estos accidentes. Porque quiero quitar la tentación de alguno de decir: "Pues es que ya hay líneas continuas, pues es que ya hay hitos de arista, pues es que ya hay señales". Sí, claro, las hay. Pero lo que nosotros pedimos es que se implementen esas medidas y que si hay que hacer desde el puerto de la Carrasca hasta Ágreda una línea continua se haga si con eso vamos a conseguir que ni una vida más caiga en esa carretera. La petición de estos concejales y alcaldes fue unánime y clara. Petición que, personalmente, como digo, me hicieron muchos vecinos llegar desde diferentes municipios por los que pasa esta vía.

Además, es necesario recalcar que en el Pleno del Ayuntamiento de Ólvega, gobernado además por el Partido Popular, en diciembre del dos mil veintitrés aprobó por unanimidad una moción del Grupo Municipal Socialista en la que instaba a la Junta de Castilla y León precisamente a algo parecido a lo que yo les estoy planteando en esta propuesta no de ley; e incluso el presidente de la Diputación Provincial de Soria, el señor Benito Serrano, que también es el presidente del Partido Popular en Soria, en declaraciones a prensa recientemente, vio conveniente la realización del desdoblamiento de la CL-101, quizás porque él la ha utilizado y sabe cómo está.

En cuanto a los arreglos de esta carretera, supondrían, como les he comentado, básicamente mejorar las instalaciones que ya existen: más salvacunetas, hitos de aristas, señales de peligro de animales y más líneas continuas que eviten adelantamientos peligrosos. Pero, obviamente, nosotros no somos técnicos, y si los técnicos que analizan esta carretera implementan estas medidas y proponen otras medidas de seguridad, pues esto va a redundar en el beneficio de los usuarios de esta carretera.

No quiero entrar más, porque creo que he hecho un resumen pormenorizado del objetivo de la presentación de esta propuesta no de ley, por lo que voy a ir directamente a leerles la propuesta de resolución que les planteamos: "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a instalar, en el tramo comprendido entre el Puerto de la Carrasca y Ágreda, salvacunetas, hitos de arista, líneas continuas que eviten adelantamientos peligrosos y señales de peligro de animales en todo el tramo comprendido entre estos dos puntos". Y en el punto número 2 de esta propuesta no de ley instamos a la Junta a: "Iniciar los trámites para la redacción del proyecto para el desdoble de la CL-101 entre los municipios de Ágreda y Almazán".

Agradezco de verdad su atención, y espero contar con el apoyo de los grupos políticos que hoy estamos en esta sala, en esta Comisión informativa, en algo tan importante para los sorianos y usuarios de nuestras carreteras como es tener unas carreteras autonómicas a la altura de otras provincias de Castilla y León, y sobre todo del siglo en el que vivimos. Gracias.

LA VICEPRESIDENTA (SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ):

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



EL SEÑOR PASCUAL MUÑOZ:

Gracias, vicepresidenta. Pues muy brevemente, porque en la exposición ha quedado yo creo que bastante claro la necesidad. Veo totalmente lógico lo que se plantea en cuanto a esas medidas de seguridad y al proyecto para el desdoble de la CL-101, por lo que nuestro voto será a favor. Creo que están... ha estado hablando de una carretera que soporta –como bien ha dicho– un elevado volumen de tráfico, se desplazan a diario un gran número de vehículos pesados, y que varios de sus tramos se consideran especialmente peligrosos por la alta concentración de accidentes. Yo creo que la Junta de Castilla y León ya –como bien ha comentado también usted– en su momento tuvo en cuenta todo esto y se comprometió a convertir esa carretera en una autovía autonómica, algo que nunca sucedió. Hablamos –y como siempre decimos en esta Comisión– de seguridad para conductores, para vecinos de la zona, y yo creo que ese debe ser el fin que... que impulse las actuaciones de este Gobierno. Sin más, ya digo, nuestro voto será a favor. Muchas gracias.

LA VICEPRESIDENTA (SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ):

Gracias, señor Pascual Muñoz. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario UPL-Soria ¡Ya!, por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra señora procuradora doña Alicia Gallego.

LA SEÑORA GALLEGO GONZÁLEZ:

Gracias, vicepresidenta. Pues nosotros lo que vamos es a trasladar, pues como miembros del Grupo Parlamentario UPL-Soria ¡Ya!, pues las reivindicaciones que vienen a coincidir plenamente con lo que se ha manifestado en esta PNL. Por lo tanto, nosotros vamos a apoyar ambos puntos. Primero, porque se trata de medidas de seguridad que no son ni costosas, sino simplemente son una reorganización en base a las circunstancias que se observa en el uso de estas carreteras. Y con respecto a la redacción del proyecto, pues vamos a hacer una exposición que es muy similar a la que se ha hecho y que justificaría, en todo caso, ese apoyo a esta proposición no de ley. Porque, indudablemente, y así me lo trasladan los compañeros de Soria ¡YA!, se trata de una necesidad que observa pues tanto los propios ciudadanos de Soria como los que pasan por la misma, y que además supone pues un incumplimiento de tantas promesas que ha venido reiteradas por las distintas personalidades que forman parte del Partido Popular, seguramente elección tras elección, o antes de las elecciones. Y que ello supone pues que en esta... se trata de esa vía autonómica, con una... una extensión de 105 kilómetros y que, efectivamente, se... se vienen a completar en la provincia de Soria. Y es que ese desdoblamiento de la... que hablaba en su proposición, efectivamente, es una reivindicación histórica que une pues Madrid con Navarra, y que además viene a dar acceso a Europa desde Francia. Entonces, bueno, pues, indudablemente, es bueno para la circulación del día a día del tráfico normal y así como también para mercancías; pero que genera, efectivamente, como se ha indicado, ese tráfico fluido una peligrosidad debido a la situación en que se encuentra la vía.

Claro, con respecto al primer punto, pues llevar a cabo esas mejoras en los... en el indicado... en la indicada carretera 101 y la redacción del proyecto para llevar a cabo el desdoblamiento pues parece lógico, ¿no?, responde pues a esta situación actual en que se encuentra la misma entre los municipios de Ágreda y Almazán. Ese



tramo, pues que viene a suponer un tráfico pesado de 1.300 vehículos al día, pues indica la exposición que usted nos ha hecho pues la necesidad de darle esta solución. Decir que esos accidentes de los que hablaba pues, efectivamente, tendrían que dar a pensar que alguna solución hay que tomar. Es decir, accidentes que han supuesto, pues tristemente, pues la pérdida de vidas humanas. Tanto es así que podemos hablar de que la carretera registra una media de 70 siniestros al año, con lo cual, induce a que no se trata de una carretera cualquiera en la que se pide medidas, sino que hay que tomar medidas de calado para evitar, sobre todo, esa peligrosidad y esa mortalidad que suponen las mismas.

Con respecto a lo que decía de las promesas del Partido Popular, pues sí, efectivamente, creo que, al hacer declaraciones públicas, cada uno queda sujeto al incumplimiento y a lo que supone el generar promesas infundadas si luego no se van a cumplir: desde lo que hemos visto y sufrido todos con el incumplido Plan Regional o Autonómico de Carreteras del año dos mil ocho, con una inversión de 179 millones que nunca se ha llegado a ejecutar; o cómo, efectivamente, pues la vicepresidenta de la Junta, María Jesús Ruiz, pues insistía en la necesidad de ese nexo de conexión, porque además decía que unía dos capitales de provincia y, al mismo tiempo, unía municipios rurales. Pero el hecho es que mucho tiempo después pues es un incumplimiento más; no sé si habrá solución o simplemente ya ha quedado olvidado, y, por lo tanto, no hay ningún tipo de voluntad por los que hoy gobiernan. ¿Que además se ha gastado en un proyecto pues más de 500.000 euros? Indudablemente, es decir, se trata de un derroche si realmente no ha habido una voluntad o no se trata de aprovechar ese proyecto. ¿Que el director general de Carreteras es además soriano y que no ve esa necesidad? Pues todavía más grave, ¿no?, al amparo de los datos y de los siniestros que se han producido.

Todo ello pues nos lleva a no entender muchas veces cómo algo tan sencillo, que sería un replanteamiento de las líneas continuas, de las señales de peligro de animales, de salvacunetas, de los hitos de arista, que entendemos todos que no descalabra ningún presupuesto y que tendrá que tener suficiente partida en cualquier presupuesto de cualquier anualidad, pues no se dé solución a esta... a esta situación.

¿Iniciar los trámites de la redacción del desdoble? Pues, indudablemente, una necesidad que debería de estar contemplada. Y, sobre todo, cuando llegan las elecciones, seguramente ustedes oyen de forma constante y reiterada la necesidad que existe de la misma, y luego vuelve a quedar en el olvido. Por lo tanto, justificada la necesidad, nosotros trasladamos las palabras y los motivos que nos han hecho llegar los compañeros del grupo parlamentario y la justificación que se hace de la misma. Por lo tanto, desde... desde nuestro grupo la vamos a apoyar. Muchas gracias.

LA VICEPRESIDENTA (SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ):

Gracias, señora Alicia Gallego. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Vox Castilla y León, por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor procurador don Ignacio Sicilia Doménech.

EL SEÑOR SICILIA DOMÉNECH:

Gracias, señora presidente. Buenos días, señorías. Bien, yo creo que esto ha sido debatido muchas veces, esta... esta problemática que tienen en la carretera



entre Ágreda y Almazán, y yo creo que todos somos conscientes del enorme tráfico, la preocupación que genera en la zona, en las provincias, por el enorme tráfico que hay entre Navarra y Medinaceli. Y claro, claro que hay que andar haciendo mejoras; desde luego, es que eso no puede parar nunca. Una carretera con ese tráfico y con una competencia autonómica pues hay que hacerla. La Consejería a nosotros durante dos años nos ha informado continuamente que estaban... que estaban en ello, que estaban trabajando en mantener esa carretera con las mayores medidas de seguridad y de funcionamiento para poder... para poder estar operativa y soportar ese enorme tráfico.

Claro que nos preocupa a Vox muchísimo que los accidentes que se... que se tienen y los problemas generados, pero también creo que hay que tener en cuenta un poco los planteamientos que se hacen con las carreteras o las autovías. El dinero público no es... no es ingente, no es... no se acaba nunca, a no ser que queramos mantener ese... esa deuda desorbitada que tenemos en... en el Estado español. Es una salvajada: 1,6 billones de euros de deuda. Al final, ¿quién paga esto? Los ciudadanos. ¿Y cómo lo pagan? Pues con peor calidad de vida. Claro que nos gustaría a todos tener la A-15, que es un proyecto iniciado por Rodríguez Zapatero en el dos mil siete, que quizás se hizo un mal planteamiento, y que durante muchos años ha estado abandonado por los Gobiernos tanto del Partido Popular como de Zapatero y del Partido Socialista. Porque la A-15, como... como la autovía del Duero, como muchas de las autovías que tenemos en Castilla y León inacabadas, que son... que son, vamos, obras... -las hacían más rápido los egipcios- no puede ser. Eso es... ese es el problema.

Lo que yo no sé es si nos podemos permitir el lujo de tener una A-15, que va... que entendemos que va a agilizar el tráfico en esa CL-101 y que va a conseguir una vía más rápida entre el tráfico entre Navarra y el sur de Soria, y tener a la vez un desdoblamiento en una carretera que está prácticamente al lado. Yo no sé si han mirado el mapa. Tener dos autovías en ese... en ese poco espacio del plano de Soria creemos que es excesivo. Sí que es cierto, sí que es cierto, que mientras no se... se agilice por parte del Gobierno de España esa A-15 sí se debería hacer, acometer, las inversiones necesarias para que la vía sea mucho más rápida y más segura, la famosa CL-101.

Por nuestra parte, por nuestra parte, y dada la... la problemática social que tienen en todo su entorno en esos pueblos, y que somos conscientes de ellos, claro que vamos a estar vigilantes para que la Consejería apriete y haga... haga las inversiones que tiene prometidas y que tiene presupuestadas, dentro de un lógico equilibrio presupuestario. Y vamos a estar vigilantes, no lo duden, lo vamos a estar.

Vox ha estado reclamando inversiones en muchas... en muchas facetas y en muchas áreas de las carreteras de Castilla León, porque somos conscientes, porque las sufrimos. Al final, todos conocemos nuestra... nuestra región, nuestras provincias, y lo hemos estado diciendo en privado; simplemente, que ahora lo diremos en público. Lo que antes pedíamos en privado ahora lo pediremos en público, porque ya no... no compartimos el Gobierno. No cambia nada más el... el criterio, simplemente, que seremos... seremos reivindicativos en las Comisiones, en los... en el Parlamento y donde sea necesario. No cambiamos nuestra posición, no cambiamos nuestras exigencias, simplemente pues ha cambiado la situación de... de Gobierno. Bien, no quiero... quiero que esto está muy debatido y quiero que entiendan que somos muy



sensibles a esa problemática, pero también entendemos que hay que mantener un equilibrio en el... en el gasto y que entendemos que cuando la A-15 funcione se... se solucionarán gran parte de los... de los problemas.

Vamos a pedir, si nos permiten, el voto por separado de los dos puntos y vamos a proponer un... una enmienda de sustitución al punto dos. En el punto dos lo que instamos... bueno: "Las Cortes de Castilla y León instan al Gobierno de España a que se agilicen las obras de manera urgente en la autovía A-15". Muchas gracias.

LA VICEPRESIDENTA (SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ):

Gracias, don Ignacio Sicilia. Para cerrar y fijar el texto definitivo de la resolución que propone, tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos, doña Judit Villar Lacueva. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, por un tiempo máximo diez minutos, tiene la palabra la señora procuradora doña Elena Rincón Iglesias.

LA SEÑORA RINCÓN IGLESIAS:

Gracias, vicepresidenta. Señorías, buenos días. Hoy estamos debatiendo la proposición no de ley número 973, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, que aborda diversas actuaciones solicitadas en la CL-101, ubicada en nuestra Comunidad Autónoma, concretamente en la provincia de Soria.

Contextualizando la proposición no de ley presentada, esta solicita dos acciones principales en esta carretera CL-101: en un primer lugar, como ya se ha nombrado aquí, la instalación de medidas de seguridad en el tramo entre el puerto de Carrasca y Ágreda, incluyendo salvacunetas, hitos de arista, líneas continuas para evitar esos adelantamientos peligrosos y señales de peligro de presencia de animales; y en un segundo lugar, iniciar los trámites de ese desdoble de la CL-101 entre los municipios de Ágreda y Almazán.

Entrando en detalle en la misma y comenzando analizando el primero de los puntos, como saben, el tramo de la carretera CL-101 entre Ágreda y el puerto de Carrasca cubre los primeros 14 kilómetros de esta vía. Se trata de una carretera que cuenta con dos carriles de 3,5 metros cada uno, con arcenes que varían entre 1,5 y 2,5 metros, y en algunas secciones de esta carretera se amplía para incluir ese carril adicional para vehículos lentos, especialmente en zonas de acceso pronunciado, como puede ser en la del puerto de Carrasca.

El firme de esta carretera actualmente se encuentra en buen estado, tiene una excelente conservación, y recientemente, en mayo de este año, se han realizado operaciones de fresado, de reposición del pavimento. Y se ha asegurado así la continuidad de unas condiciones adecuadas para el tránsito de los vehículos que soporta diariamente, que, como hemos dicho, es muy voluminoso.

Es importante destacar que muchas de las medidas de seguridad solicitadas en este primer punto de esta proposición no de ley presentada ya están implementadas. Les voy a poner algunos breves ejemplos. Por ejemplo, la señalización vertical: ya se han instalado señales de peligro de animales en libertad en varios puntos estratégicos de este tramo. Señalización horizontal: actualmente se encuentra en buen estado, se está procediendo al repintado de bandas en los tramos en los que se ha



efectuado la reposición del firme. En cuanto a balizamiento y defensas: existen esos hitos de arista, existen captafaros, barreras metálicas simples y dobles a lo largo de la carretera, todas ellas cumpliendo la normativa vigente. Las cunetas: los márgenes se encuentran en buen estado de conservación, se están realizando mantenimientos periódicos, vegetación segada, tratada. Así como también se están realizando otras actuaciones como bacheo, parcheo, esos desbroces que les comentaba... Y les repito: esto solo son algunos ejemplos de las medidas que se están implementando para tener una buena seguridad en esta carretera.

Segundo punto: desdoble de la CL-101. Se solicita el inicio de los trámites para doblar... para desdoblar -perdón- esta carretera 101 entre Ágreda y Almazán. Sin embargo, y como también ya se ha comentado aquí, esta... esa propuesta ya fue analizada, ya fue discutida en la Comisión de abril de dos mil veinticuatro. Y la razón principal por la que ya se rechazó esta proposición es porque desde la Consejería, desde este grupo parlamentario, se considera innecesario un desdoble una vez que se complete por parte del Gobierno de España la A-15, una infraestructura nacional que conecta Ágreda con Almazán. La A-15 reducirá significativamente la distancia de recorrido, haciéndola casi equivalente a lo que se tiene actualmente, con una diferencia de menos de 5 kilómetros. Y por lo tanto, desde este punto de vista, invertir en el desdoble de la CL-101 no está justificado, se considera una actuación totalmente ineficiente, cuando tiene que darse la inminente finalización de esta A-15.

La Junta de Castilla y León viene reclamando desde hace años la culminación de estas infraestructuras, titularidad del Estado; pero no solo de estas, sino de otras que se han prometido a lo largo de nuestra Comunidad.

En resumen: se solicitan medidas que en su mayoría ya están implementadas o en proceso de mantenimiento regular. Además, como les decía, este desdoble se ha descartado a favor de la finalización de la A-15; una finalización de una infraestructura que para nuestra Comunidad proporciona la... proporcionará una solución de transporte más eficiente y más moderna. Es crucial evaluar tanto la necesidad inmediata, pero también es crucial evaluar las futuras alternativas disponibles, y, por lo tanto, asegurar en esta Comunidad una inversión eficiente de los recursos públicos. Por todo ello, rechazaremos la proposición no de ley presentada. Muchas gracias.

LA VICEPRESIDENTA (SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ):

Gracias, señora Elena Rincón Iglesias. Para cerrar el... y fijar el texto definitivo de la resolución que propone, tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos, la señora doña Judit Villar Lacueva.

LA SEÑORA VILLAR LACUEVA:

Gracias, presidenta. En primer lugar, quiero agradecer el voto favorable a don Pedro Pascual Muñoz y a doña Alicia Gallego González, porque en sus exposiciones coincidimos plenamente y vemos un problema que Vox y Partido Popular no ven.

Señor don Ignacio Sicilia, de Vox, usted luego se escucha su intervención, pero hágalo en bucle, porque ha sido para enmarcar. Y en cuanto a esa propuesta que me hace, pues, obviamente, le voy a decir que no y le propongo que... que proponga usted una PNL: la redacta, la presenta, y luego venimos aquí y la votamos.



Y en cuanto a la portavoz del Partido Popular, pues las medidas de mayo no han sido suficientes, desde luego, y tampoco han impedido los accidentes mortales que desde mayo hasta el mes de septiembre se han producido. Y no se han implementado, simplemente se ha realizado actividades de mantenimiento. Y, por cierto, la CL-101 es competencia única y exclusiva de la Junta de Castilla y León.

La petición para convertir la CL-101 en autovía autonómica, como digo, no es algo que sea exclusivo del Partido Socialista, porque otros grupos políticos lo han hecho, y hasta dirigentes, fíjense, del Partido Popular. Les recuerdo que el presidente de la Diputación de Soria, que es también presidente del Partido Popular en Soria, el nueve de abril del dos mil veinticuatro, consideró que el desdoblamiento de la CL-101 entre Ágreda y Almazán para transformarla en autovía es una reivindicación justa e importante, al tratarse de una vía que soporta un importante volumen de tráfico diario. Serrano creía que la Junta de Castilla y León no había descartado esta autovía en carretera autonómica.

Veremos en unos momentos, como digo, cuando ustedes levanten la mano para votar en contra, si le van a dar la espalda al señor Benito de... Serrano y al Partido Popular de Soria. Veremos si es otra de las falsedades a las que el Partido Popular nos tiene acostumbrados en Soria, ya que, como he comentado en mi primera intervención, la primera gran mentira la dijo la señora María Jesús Ruiz en el año dos mil siete cuando prometió la construcción de esta infraestructura. De hecho, decía que se iba a convertir en un nexo de unión con la A-15 (Medinaceli-Soria-Tudela) y la próxima autovía del Duero, y presumía ampliamente en esa... en esas declaraciones. Además, fíjense, como han hecho ustedes hoy, instó al Gobierno central a que agilizase los proyectos en materia de infraestructuras pendientes en la Comunidad. Ella presumía de que iba a construir esta infraestructura muy rápido, y veía que la N-122 o la A-2 pues iban un poquito más lentas. Y decía: "No tienen excusas, nosotros no anunciamos actuaciones, las ejecutamos". Fíjense lo que decía. Resulta gracioso -¿verdad, señores del Partido Popular?- que lo que el Partido Popular cuando gobierna promete, luego, termina siendo una absoluta falacia porque nunca se ejecuta.

Y me deja... me gustaría dejar constancia de que en Soria es la única provincia de Castilla y León sin un solo kilómetro de autovía autonómica. No han puesto... no han puesto ustedes ni un solo euro en la provincia de Soria para construir ni un solo kilómetro de autovía. Hombre, faltaría más que en esta carretera autonómica la Junta de Castilla León no realizase las tareas de mantenimiento. Es que esto ya sería la puntilla para una zona de la provincia de Soria que ya tiene complicado de por sí su desarrollo. Pero, obviamente, lo que aquí les propongo, como digo, no son actuaciones de mantenimiento o cosméticas; lo que les estoy diciendo es que se haga de verdad medidas de calado para que no haya más accidentes, para que no pongamos nuestra vida en riesgo a diario cada vez que usamos la CL-101. El tramo comprendido entre Almazán y Ágreda -como digo en mi primera intervención- es usado por un número muy importante de usuarios que se desplazan a trabajar a Almazán, o a Ólvega o Ágreda, pero también por personas que eligen esta carretera para ir a Soria; porque hay dos maneras de ir a Soria, y una de ellas es utilizar la CL-101. Pero es que también por ella circulan camiones para transportar mercancías desde el norte de España hacia Madrid y muchísimos turistas.

Yo solo me voy a remitir a unos poquitos datos sobre accidentes que se han producido en este año dos mil veinticuatro. El veintidós de agosto -hace nada- hubo dos



heridos en un accidente grave: las dos personas quedaron atrapadas en el vehículo, y esto sucedió en el punto kilométrico número... en el punto kilométrico número 6. Diez días antes de este accidente, en el catorce de agosto, en el kilómetro 40, dentro del término municipal de Buberos, hubo una fallecida y un herido grave. Pero es que el veintinueve de marzo de dos mil veinticuatro hubo dos fallecidos, muy jovencitos, fue un accidente entre un camión y un turismo, absolutamente brutal, y esto se produjo en el kilómetro 5.

¿Cuántos accidentes mortales más son necesarios para que la Junta de Castilla y León, gobernada por el Partido Popular, reaccione y desdoble la CL-101? Porque esta promesa la hicieron ustedes. Hacer de la CL-101 una autovía supondría, sin duda, beneficio no sólo para evitar estos accidentes que tanto nos... nos preocupan y esas muertes innecesarias, sino también para poner en el mapa a las empresas instaladas en los polígonos industriales de las localidades por las que pasa de esta vía, así como facilitar y mejorar el transporte de mercancías, haciendo más competitivas a las empresas instaladas en nuestra zona. Ya lo creía así, de hecho, la vicepresidenta de la Junta de Castilla y León, doña María Jesús Ruiz, en el año dos mil siete, y decía: “Es importante el sistema elegido para la ejecución de la autovía 101, porque hará posible su puesta en marcha en poco tiempo –porque ella, ingenuamente, pensaba que la iban a hacer muy rápido– y generará posibilidades de negocio para las empresas de la provincia ‘fundamentales para el desarrollo de su territorio’”. Desde luego, ustedes no han creído en esta parte del territorio y tampoco han hecho lo necesario para favorecerlo, porque la autovía, como digo, sigue sin construir, y a día de hoy siguen dando excusas que son absolutamente lamentables y que no justifican su inacción en la provincia de Soria.

Me gustaría hacer referencia a un estupendo artículo del señor José Ángel Campillo para *Heraldo-Diario de Soria*, en el que se explica a la perfección lo que sucede en la CL-101, y en él se realiza un estudio pormenorizado de la intensidad de tráfico. Si les interesa, el artículo se llama “El tráfico de la CL-101 entre Ólvega y Ágreda es más denso que en la A-11”. Pero yo les resumo los datos que allí se especifican. Dice que entre la... la CL-1 entre Ólvega y Ágreda tiene una intensidad de tráfico propias de una autovía, pero cuenta con un carril por sentido. En este tramo confluyen un importante tráfico de vehículos pesados, que contribuyen a que en la variante de Ágreda, ya con desdoblamiento, sea considerada como de las más altas intensidades de tráfico de la provincia, descontando la A-2 y el influjo de la capital. El trayecto autonómico supera en confluencia de vehículo... de vehículos a prácticamente toda la A-11 y una buena parte de la A-15 entre Medinaceli y Almazán. También la N-111 y la N-134 pasadas el área de influencia de la capital. Hilando fino, dice que el trayecto comprendido entre Ágreda y Ólvega acumula una intensidad media diaria de 4.652 vehículos, de los que el 35 % se corresponden con transportes pesados. Es una afluencia mayor de todo el itinerario desde Almazán, en cuyo punto de partida se estima en 3.114, el 49 % de vehículos pesados, según los datos que la propia Junta de Castilla León ha aportado, y que corresponden al dos mil veintidós. Es que ustedes son conscientes de lo que yo les estoy diciendo, porque son ustedes quienes elaboran estos... estos informes.

Si realizamos una comparativa de estos datos con la red estatal, podemos concluir que el estado de la carretera en Ágreda supera con creces a toda la A-11 entre La Mallona y El Burgo de Osma y entre San Esteban y Langa. Entre El Burgo y



San Esteban constan dos aforos permanentes, y solo uno de ellos registra una intensidad mayor que la registrada en Ágreda. Es decir, prácticamente toda la autovía del Duero a su paso por Soria tiene menos tráfico que en la que se concentra en esta zona que les estoy comentando entre Ágreda y Ólvega.

Y en cuanto a la A-15 entre Medinaceli y Soria, antes de llegar a Almazán viniendo de la A-2, la Dirección General de Tráfico contabilizó el año pasado 3.052 vehículos, un 9 % más que en el dos mil veintidós. Nuevamente aquí las inmediateces de Ágreda de la CL-101 sobrepasan a una autovía.

Para concluir, podemos afirmar que la CL-101, sobre todo en el tramo comprendido entre el puerto de La Carrasca y Ágreda, asume, con un solo carril por sentido, la intensidad de tráfico propia de una autovía, como mínimo.

Aquí se ha hablado de la A-15 entre Fuentesauco y Villar del Campo que ya ha iniciado sus obras; no voy a entrar a valorar si se ha hecho antes o después, lo que está claro es que se están realizando en este momento, algo que ustedes ni siquiera han empezado con la CL-101. Y bueno, pues les quería comentar que a la altura de Matalabreras los volúmenes aumentan a 7.024 vehículos, con lo que se pueden imaginar que, con este volumen de vehículos, los aportes de la CL-101 hagan de la variante de Ágreda un poco... un punto concurridísimo, con un paso diario de 7.272 vehículos.

No se justifican para nada las declaraciones a prensa del señor Jesús Puerta, director general de Carreteras e Infraestructuras, y tampoco la explicación de la portavoz del Partido Popular aquí presente, porque poco menos han venido a decir que como el Estado ya está trabajando que lo hagan ellos, que nosotros ya pasamos olímpicamente de esta zona de la provincia de Soria. Pero es que estamos hablando de autovías distintas, de recorridos diferentes y de Administraciones diferentes. El Gobierno de la Nación tiene sus competencias con sus carreteras y la Junta de Castilla y León debería aplicar las suyas en sus carreteras. El Gobierno ya lo está haciendo, ¿lo va a hacer la Junta de Castilla y León? Pues, por lo que vemos, no.

Yo solo espero que, con las explicaciones que he dado en mi segunda intervención, hayan entendido lo importante que es hacer la CL-101 y, por supuesto, hacer esas mejoras contundentes en esta carretera de forma urgente, porque en ello, de verdad, es que nos va la vida a los vecinos de la comarca del Moncayo y a muchos usuarios.

Así que, si quiere, leo la propuesta de resolución: "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a instalar, en el tramo comprendido entre el puerto de la Carrasca y Ágreda, salvacunetas, hitos de arista, líneas continuas que eviten adelantamientos peligrosos y señales de peligro de animales, en todo el tramo comprendido entre estos dos puntos, y a iniciar los trámites para la redacción del Proyecto para el desdoblamiento de la CL-101 entre los municipios de Ágreda y de Almazán". Gracias.

Votación PNL/000973

LA VICEPRESIDENTA (SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ):

Señora Villar Lacueva. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley debatida. ¿Votos a favor? Ocho. ¿Votos en contra? Diez. ¿Abstenciones? Cero. En consecuencia, queda rechazada la proposición no de ley debatida. [Murmullas]. Votos emitidos: dieciocho. Votos a favor: ocho. Votos en contra: diez. Por tanto, queda rechazada la proposición no de ley debatida.



Vamos a hacer una parada de diez minutos para el minuto de silencio que hay a las... es a las... [Murmullos]. ¿Quedan...? Ah, pues igual nos da tiempo. Es que yo voy a bajar a hacerlo. [Murmullos].

[Se suspende la sesión durante unos minutos].

EL SECRETARIO (SEÑOR PABLOS ROMO):

Por parte del señor letrado se dará lectura al tercer punto del orden del día.

PNL/000983

EL LETRADO (SEÑOR MOLPECERES SANZ):

Tercer punto del orden del día: **Proposición no de ley, PNL 983, presentada por los procuradores doña Alicia Gallego González, don José Ramón García Fernández y don Luis Mariano Santos Reyero, instando a la Junta de Castilla y León a iniciar los trámites para comenzar, en el segundo semestre de dos mil veinticuatro o en el primer semestre de dos mil veinticinco, las obras para la modernización de la estación de autobuses de Zamora, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 308, de veintiséis de julio de dos mil veinticuatro.**

EL SECRETARIO (SEÑOR PABLOS ROMO):

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

LA SEÑORA GALLEGO GONZÁLEZ:

Gracias. Bueno, pues nosotros en esta proposición no de ley traíamos la propuesta para llevar a cabo las obras necesarias relativas a la modernización de la estación de autobuses de Zamora. La misma está ubicada en el barrio zamorano de las Viñas. Es decir, es una estación de autobuses que se inauguró ya en mil novecientos noventa, siendo este edificio de hormigón y diseñado por el arquitecto Francisco Somoza, que sustituyó a su vez a la vieja estación que se ubicaba entre las calles de Campo de Marte, Condes de Alba y Aliste y la avenida de Plaza de Toros. Se trata de una infraestructura que ofrece los servicios de comunicación mediante autobús hacia una buena parte de las localidades de la provincia de Zamora, así como hacia y desde otras capitales de provincia, y siendo por ello una vía de entrada a Zamora desde diversos puntos de España.

Hemos de indicar que ya ha sufrido una situación pues de confrontación, al haberse establecido allí ciertos problemas en cuanto a la concesión de ciertas líneas, a Madrid, a Salamanca... con lo cual, es importante darle a esta estación de autobuses una... una atención especial.

Y hago esta mención de dónde está ubicada y de... de cuándo se... se realizó porque este edificio de la estación se diseñó salvando un importante desnivel existente entre la calle de salida de los autobuses, que es la calle Federico Cantero



Villamil, y la calle de entrada, que es a los usuarios de la propia estación, que es la calle Donantes de Sangre. Lo que ha motivado que el diseño del edificio se haga en dos plantas: y correspondiendo la planta inferior a la zona de dársenas; y la superior al vestíbulo, oficinas para la compra de billetes, información o establecimiento de tipo comercial, situándose en esta planta superior los tres accesos para peatones que posee la estación.

Hemos de indicar también que, debido al mal estado que tiene en este momento la estación de autobuses, de los 25 locales disponibles que están en arrendamiento, pues solamente uno, una frutería y poco más, pues son los que hoy están dando servicio. Y es una parcela importante, de 1.000 metros cuadrados, y donde daría capacidad para 180 autobuses y, como digo, estos 25 locales; pero que, por mal estado del mismo, pues dan una imagen un poco lamentable de la ciudad, y sobre todo de la Junta como competente que es.

Y es que han transcurrido más de tres décadas y media desde su inauguración. Actualmente la estación de autobuses de Zamora acusa un importante deterioro en muchos aspectos; es claro una visita al mismo para ver la... los deterioros o los... bueno, el estado en que se encuentra esta instalación. ¿Ello qué hace? Pues que perjudica a los usuarios en el uso de la misma y le transmite la mala imagen de la ciudad tanto a los turistas que acceden a la ciudad a través de esta instalación, de esta estación de autobuses, y además, y un problema grave para los usuarios es la falta de accesibilidad que tiene para las personas con movilidad reducida.

Claro, la reforma acometida hace década y media en la estación quedó muy corta, fue en el año dos mil diez, y no se ha vuelto a realizar en la misma pues más que labores mínimas de mantenimiento, que no han supuesto sino, bueno, pues pequeños defectos; pero que no han solucionado –como digo– estos problemas que se observan día a día. Y ello a pesar de tratarse de una capital de provincia, siendo necesario aplicar, por tanto, lo que establece la normativa actual reguladora, que es la Ley 9/2018, de veinte de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, publicada en el Boletín Oficial de Castilla y León de tres de enero del diecinueve.

En este aspecto, cabe dar cuenta de que los... las múltiples deficiencias que sufre actualmente la citada estación pues son problemas de calado que urgen una solución inmediata: goteras, que a veces se convierten en inundaciones, es decir, de hecho, los... los usuarios dicen que llueve más dentro de la instalación que fuera; corrientes de aire que hacen insufrible la permanencia de viajeros en el vestíbulo; así como las dificultades que se observa en cuanto a la accesibilidad, es decir, puertas que no se han dado soluciones; y otras que, debido a esos problemas que pueden tener los usuarios con estas condiciones pues les hace imposible su apertura. A los que habría que sumar que es verdad que hay dos ascensores que, por falta de mantenimiento, por la antigüedad o por las averías que sufren constantemente, pues no dan el servicio necesario para bajar a la zona de dársenas. De tal manera que estas personas mayores, discapacitados, madres, padres con niños, con coches para los... para los bebés, así como viajeros con maletas, pues sufren estos perjuicios, y que son realmente los usuarios más frecuentes en este tipo de transporte público.

Indicar también, como venía señalando, que un viajero que tuviera una discapacidad física, visual o auditiva pues se encuentra con muchas dificultades, y al mismo tiempo se está incumpliendo las normativas reguladoras, tanto la autonómica, estatal y europea, al no darse cumplimiento a esa accesibilidad. De tal manera que, bueno, pues



el que quiera acceder al edificio, el que quiera comprar un billete o tomar el autobús que desee pues se le hace ciertamente muy difícil, a su vez, generando una discriminación con cualquier tipo de usuario en el cual no tenga esta... esta problemática. Por lo tanto, se está faltando a esa igualdad de oportunidades que es necesario que desde la Administración –y esta que es la competente– se produzca.

Por ello, desde la Unión del Pueblo Leonés pedimos a la Junta que se comprometa en una necesaria reforma de modernización de la estación de autobuses de Zamora, y que además no hace sino cumplir con la normativa existente, así como también dar solución a la igualdad de oportunidades, sin que haya discriminación de los ciudadanos se viva donde se viva, y se asegure además esa accesibilidad universal de las personas que tienen discapacidad, debido al derecho que tienen al acceso de los servicios públicos. Ayer vimos en un informe del Consejo como, efectivamente, esa igualdad de oportunidades debía de ser básica, y esto es un claro ejemplo de que no se está cumpliendo.

Esta modernización debe ser urgente. Y ello sobre todo evidencia el estado en que se encuentra la misma: un estado obsoleto, en el que es necesario esa accesibilidad para las personas que tienen esa movilidad reducida, y al mismo tiempo el darle una solución con un nuevo vestíbulo en la parte inferior, o la mejora de los dos ascensores, que eviten esas averías recurrentes que se sufren. Nosotros creo que lo vimos, pero es visible por cualquiera que... que, como digo, se acerque a Zamora; y que debería de haber estado reflejado en unos presupuestos, que no fue así. Por lo tanto, nosotros lo presentamos en fase de debate y discusión como enmienda a los Presupuestos autonómicos de este ejercicio dos mil veinticuatro, puesto que veníamos a incluir una primera fase, con 800.000 euros, para que se diera lugar a esas mejoras de accesibilidad, para adaptarse a la normativa –con lo cual, creo que es una obligación que tiene esta Administración–, y sobre todo para que se dé cumplimiento a lo que aquí tanto se dice, ¿no?, esa no discriminación, esa igualdad y ese trato que tenemos todos igual –no solamente los catalanes con los españoles, sino, dentro de la propia Comunidad, los castellanos y leoneses, y, dentro de la misma, la región leonesa y Zamora–, y la utilización de los modos de transporte público en unas condiciones de igualdad.

Insistir, por tanto, en que las últimas reformas no fueron más que un lavado de caro... de cara, estamos hablando de más de hace 15 años, y, por lo tanto, fueron insuficientes a las necesidades actuales. Urge, por tanto, esta reforma para que sea como se está haciendo en el resto de las provincias y, dentro de las mismas, en las distintas ciudades que tienen estación de autobuses, modernizarlas para que sean todas del siglo XXI y no de siglos pasados; y sobre todo como puerta de entrada, visibilización y uso adecuado que debemos de tener todos.

Por ello, yo voy a pasar a mostrarles una serie de fotografías –y pedirles el apoyo– que evidencia, desde una realidad clara, que no se puede tener pues una estación de autobuses en la que falta lo más básico, que son los ladrillos en la entrada a la misma, o bien, en su caso, pues que las puertas no abren, que el ascensor no funciona, y tenemos las personas, como digo, con problemas de accesibilidad. Creo que las fotos están a la vista de todos. El visitar la estación de autobuses es fácil comprobar que es una realidad y una necesidad, y por eso pido el voto para esta... esta modernización de la estación de autobuses de Zamora, en una primera fase, que permita que en este segundo semestre del dos mil veinticuatro, primeros del



dos mil veinticinco, pueda hacerse una... pueda hacerse realidad; y, por tanto, se dé cumplimiento a esta igualdad y a este uso, que con fondos propios, o bien, en su caso, fondos de la Unión Europea, que deben de ser utilizados para fines loables, como puede ser esto, podrían ser la solución a los problemas que hoy tienen los zamoranos y los que lo visitan. Muchas gracias.

EL SECRETARIO (SEÑOR PABLOS ROMO):

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

EL SEÑOR PASCUAL MUÑOZ:

Muchas gracias, señor secretario. Bueno, pues yo creo que las estaciones de autobuses son la puerta de entrada de muchos turistas y visitantes a nuestros pueblos y ciudades, por lo que yo creo también que su estado debe ser el adecuado para que esa primera imagen que se recibe sea favorable. Creo que esas instalaciones deben estar en perfectas condiciones para ofrecer, como digo, esa buena imagen a los visitantes, pero también los servicios que se ofrecen en las mismas deben estar a la altura; Y por lo que ha comentado la proponente y lo que nos traslada, no es el caso. Parece ser que las infraestructuras no están adaptadas a la normativa vigente. Y, por tanto, presenta serias dificultades, como ha comentado, de acceso para las personas con movilidad reducida; también ha comentado que hay goteras, que acaban inundando la estación; que en los meses de más frío la gente acude a la misma... la gente que va a la estación no puede permanecer en el vestíbulo por las corrientes que allí se forman. Y bueno, pues al final, por concluir, esto hace que el servicio que ofrece la estación de autobuses de Zamora pues sea lamentable, lo que causa numerosas incomodidades a quienes hacen uso de este tipo de transporte.

Creo que la Junta de Castilla y León debe acometer estas obras de modernización en la estación de autobuses de Zamora, al igual que ya sucedió con la de Valladolid; y, al igual que sucedió con la de Valladolid, pues también se apruebe esta propuesta resolución, y los zamoranos y todos los que acudan a esta ciudad pues cuenten con unas instalaciones adecuadas.

Sin más, pues nuestro voto será a favor de la propuesta. Muchas gracias.

EL SECRETARIO (SEÑOR PABLOS ROMO):

Ustedes deciden si suspendemos ahora o la señora Calvo Enríquez fija posición por Vox. *[Murmullos]*. Pues en un turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Vox, tiene la palabra la señora procuradora doña María Luisa Calvo Enríquez.

LA SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ:

Gracias, secretario. Zamora es una capital compuesta por 248 municipios, algunos de ellos que están a más de 100 kilómetros de distancia y que el único medio de transporte interurbano es el autobús, que igual... el cual tienen que utilizar para acudir al médico o realizar cualquier papeleo rutinario. Todo ello sin olvidar que



la población lo utiliza en su inmensa mayoría personas que el... el autobús lo utiliza en su mayoría población de... gente mayor. Les diré que estamos de acuerdo en que el actual estado de las instalaciones es lamentable. Además, las estaciones de autobuses tienen una misión mucho más completa y compleja que un simple apeadero, puesto que permiten al viajero centralizar todas sus salidas y entradas a sus viajes, contando también con todos los servicios y comodidades dignos de la ciudad que les acoge. Además, Zamora posee un enorme potencial turístico, y debemos afianzarlo como una buena imagen de nuestra ciudad.

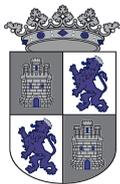
Son muy numerosas las quejas y denuncias interpuestas por vecinos y usuarios debido a la degradación que sufre. En junio de dos mil veintiuno, por poner un ejemplo, las fuertes tormentas provocaron goteras e inundaciones en locales, en dársenas, y hasta afectó a equipajes de los viajeros, todo esto unido al aspecto de suciedad que tiene y los pocos locales que quedan abiertos.

Por otra parte, la gestión de la estación de autobuses corresponde al Ayuntamiento de Zamora. En marzo de dos mil veintitrés se licitó el contrato para la explotación de la estación, que tiene 25 locales comerciales, cuya gestión va incluida en el contrato de explotación. Y en agosto de ese mismo año se suspendió el procedimiento de adjudicación por un recurso presentado por una de las dos empresas que se presentaban al contrato, y eso sigue más o menos parecido. Por tanto, es el Ayuntamiento el que debe velar por que se cumplan las condiciones de los contratos y el mantenimiento de la estación. Este Consistorio de Zamora presume de que tiene superávit, pero este no debe de ser a costa de que no se cumplan las condiciones óptimas de un servicio público que debe estar a la altura de los zamoranos y los visitantes.

Esto no quiere decir que no necesite reformas por parte de la Junta de Castilla y León; pero la dejadez que tienen en el... es un incumplimiento total de cualquier contrato que se... que se premie, y que el Ayuntamiento debe estar atento para que se cumplan las condiciones y la estación esté en un estado aceptable.

Recientemente, los medios anunciaban la visita del nuevo delegado que tenemos de la Junta en Zamora al alcalde, y uno de los temas que se han planteado era el de la estación de autobuses. Ya he hablado yo personalmente con el jefe de estación, el cual me ha contado las deficiencias que tiene, y que deben resolverse por el bien de todos los zamoranos y de todos los que vienen a conocer nuestra provincia en cualquier época del año, tanto a la capital como el resto de poblaciones que la componen. Tenemos un gran patrimonio cultural e histórico y es la ciudad con más iglesias románicas del mundo, tierra de vinos, de buen comer y que merece la pena visitar. Ya sabemos que los recursos son limitados, pero nuestro deber es que se gestionen de forma racional y eficiente. Desde nuestro grupo parlamentario somos partidarios de reforzar las infraestructuras de transporte, sobre todo de la España rural, así como de modernizar las conexiones terrestres y digitales para garantizar el desarrollo de los castellanos y los leoneses. Por ello, apoyamos la restauración de la estación de autobuses de Zamora, que redundará en beneficio de todos los zamoranos y visitantes.

Y paso a leer a continuación la siguiente enmienda de sustitución. El texto que proponemos es el siguiente: "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a llevar a cabo la reforma de la estación de autobuses de Zamora, al igual que al Ayuntamiento de Zamora a que realice los trámites necesarios para posibilitar el adecuado mantenimiento de sus instalaciones". Nada más. Y muchas gracias.

**EL SECRETARIO (SEÑOR PABLOS ROMO):**

Muchas gracias, señora Calvo Enríquez. Se suspende la sesión por un tiempo de quince minutos.

[Se suspense la sesión a las once horas cincuenta y cinco minutos y se reanuda a las doce horas diez minutos].

EL SECRETARIO (SEÑOR PABLOS ROMO):

Se reanuda la sesión. En un turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Socialista, y por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor procurador don José Ignacio Martín Benito. Señor procurador.

EL SEÑOR MARTÍN BENITO:

Muchas gracias, señor presidente. Buenos días. La Junta de Castilla y León ha ido dejando que los inmuebles de las estaciones de autobuses de Benavente y Zamora se hayan ido deteriorando con el tiempo. Ambas tienen en torno... incluso más de 30 años.

En el caso de la de Benavente, fue inaugurada en mil novecientos ochenta y nueve. Recordarán ustedes que en enero del año dos mil veintitrés trajimos una proposición no de ley instando a la Junta a ejecutar obras y actuaciones de reforma integral, y sorprendentemente fue rechazada esa PNL por el Partido Popular y por Vox. Bueno, pues ha habido que esperar todavía año y medio para que las obras finalmente hayan comenzado este verano.

En cuanto a la estación de autobuses de Zamora, fue inaugurada en el año mil novecientos noventa. Escuchaba yo a la portavoz de Vox -no sé- echando responsabilidades al Ayuntamiento, que si la gestión... Pues hombre, que yo sepa, la propietaria de la estación de autobuses de la ciudad de Zamora no es otra que la Junta de Castilla y León. Por lo tanto, esperar que el vecino me arregle mis problemas no parece que sea la mejor solución; tendrá que ser la Junta de Castilla y León la que arregle el inmueble de la que es propietaria, aparte de todas las competencias que tiene en materia de movilidad. Si no, no hubieran me imagino que... la proponente, igual que nosotros en su día con la de autobuses de Benavente, traído este tema a estas Cortes, lo hubiera llevado al Ayuntamiento de Zamora si fuera al contrario. Yo creo que ese argumento se cae por su propio peso.

Es verdad que en el año dos mil diez la Junta invirtió 500.000 euros en algunas obras de reposición de mobiliario, de crear nuevos espacios comerciales, de una nueva cafetería -seguro que nos lo va a recordar dentro de un momento quien fije posición por el Partido Popular-; pero lo cierto es que, tras 34 años de construcción del edificio, pues este presenta serios problemas. Y a las pruebas me remito: el treinta de mayo del pasado año, dos mil veintitrés, una tormenta, que dejó 18 litros por metro cuadrado -que tampoco es una tromba de estas de la gota fría del Mediterráneo, oiga-, pues dejó... dejó de relieve ese mal estado de la estación de autobuses de Zamora, ocasionando inundaciones en locales, departamentos, en las consignas, en fin.

En abril del año dos mil veinticuatro, la Junta anunció que iba a invertir cuatro millones y medio de euros en la estación. Bueno, pues bien, pues venga, que las invierta, que comiencen, pues ya está. Por eso nosotros vamos a apoyar la proposición no de ley que nos presenta hoy la UPL. Así que nada más, señor presidente. Muchas gracias.



EL SECRETARIO (SEÑOR PABLOS ROMO):

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

EL SEÑOR BLANCO MUÑIZ:

Muchas gracias, señor presidente. Bueno, efectivamente, la estación de autobuses de Zamora, como se ha dicho ya aquí, se inauguró en el año noventa. Esa estación dispone de todos los servicios digamos que necesarios y los convenientes: vestíbulo, cafetería, consignas, facturación, taquillas, zonas comerciales, información, dirección administrativa, aseos y demás.

Se escribió un convenio entre la Consejería de Fomento y el Ayuntamiento; que eso es una cuestión que se obvia. En esa... en ese convenio se hace una cesión gratuita por 75 años del edificio, ya de la prestación de servicio a su vez en el edificio; para que además, a su vez, el Ayuntamiento pudiera realizar digamos que la explotación demanial -que es inherente-, el mantenimiento de los suministros -que está obligado a mantenerlo- y el establecimiento de tributos, tasas, sanciones y demás, también, que crea conveniente. Y la Junta solamente se le reserva el derecho de inspección, de control y sanción de la prestación de servicio de autobuses.

No obstante, en el año dos mil nueve se ejecutó -como se ha dicho también- las obras -un proyecto y obras- de adecuación por valor de 756.608 euros con cargo a la Junta de Castilla y León. Y en el dos mil dieciséis, también hay que recordar que se aprobó por parte del Ayuntamiento de Zamora un reglamento de explotación de la estación de autobuses del Ayuntamiento de Zamora. Lo cual quiere decir que yo no hago un tema, ¿no?, un concurso de explotación de un bien que no tenga una titularidad sobre el mismo, que es esa propia cesión. En el... bueno, a su vez, también en el año dos mil diecisiete se hicieron unas obras de consolidación de muros, de vallas y demás, ¿no? Y además el año pasado, el año veintitrés, el Ayuntamiento licitó un concurso de explotación de todos esos servicios a una empresa -me parece que se llama no sé qué Ruiz, o algo así-, y en su pliego de prescripciones técnicas obliga, a su vez también el contrato que se efectúa, a mantener, reparar y demás de toda esa infraestructura, de esa obra, ¿no?

Cuando nosotros digamos que somos titulares, porque nos han cedido por 75 años, y nos obligamos a mantener la... a conservar digamos que el edificio, estamos obligados a ello. Igual que tenemos posibilidades de, como hemos dicho antes, de demandar tasas o hacer un concurso de explotación. Porque a lo mejor los tiempos eran mejores en cuanto se podían alquilar, o lo que fuera, digamos que locales que ahora mismo no lo... no lo son, ¿no? Y hay cuestiones además que son, bueno, que es que son de obligado: o sea, no puede ser que tengamos una accesibilidad con dos ascensores y no funcionen porque nos negamos a repararlos, o sea; o que tengamos una filtración y no la... y no la arreglemos, ¿no?; otra, o un ladrillo que se... un ladrillo que se cae y que no le pongamos en su... en su sitio; o unas puertas que no abren y no cierran, y no las... y no las pongamos en servicio, ¿no? Eso es una cuestión que adquirió la obligación el Ayuntamiento de Zamora a su conveniencia. Su conveniencia de entonces, que quizás ahora digamos que no es la misma, ¿no?



¿Que la Junta de Castilla y León puede intervenir en la misma y puede hacer un convenio, una cesión o puede hacer a su vez un acuerdo con el Ayuntamiento para efectuar alguna serie de obras de mantenimiento, de mejora? Sí, es cierto que lo puede hacer, no es una obligación, pero lo puede hacer. Otra cosa es que digamos que el edificio, estructuralmente, además conviene hacerle otro tipo de trabajos, ¿no?

En el tema de accesibilidad, solo se... en el informe que se hizo por la parte de la Junta de Castilla y León solo se ha determinado que faltaba, quizás, señalización y, por supuesto, la revisión, puesta en marcha o eficacia de los... de los ascensores, ¿no? Entonces, entendemos que en lo propuesto... o se ha propuesto digamos que estos acuerdos, pues no tienen lugar a que nosotros les aprobemos, ¿no? Y hay una enmienda presentada por parte de Vox –que es un poco digamos que mediana– en este asunto, en el que dice que se insta –y se aprueba por el proponente– a llevar a cabo la reforma de la estación de autobuses de Zamora, igual que al Ayuntamiento de Zamora que realice los trámites necesarios para posibilitar el adecuado mantenimiento de sus instalaciones. Yo creo que eso, sí, indudablemente conviene que el propietario usuario demanialmente por esa cesión, que es el Ayuntamiento de Zamora, trabaje con la Junta de Castilla y León en ese sentido. Y que, a su vez, aquí los grupos nos podríamos comprometer, o no, a que en los Presupuestos del año dos mil veinticinco –porque antes no va a poder ser– pues figure la posibilidad de hacer una revisión de esa estación de autobuses y llevarla, digamos, a término en su tiempo que sea conveniente, ¿no? Por lo tanto, no estamos, digamos, que de acuerdo en las resoluciones que se proponen, pero tampoco nos vamos a oponer a que mañana se haga cualquier cosa ahí, en la estación de autobuses. Ojalá en la estación de autobuses de Zamora, o en la de Benavente, igual que se han hecho en otras estaciones de autobuses, se pueda llegar a establecer ese proyecto de modernización de esa... y adecuación de esa estación de autobuses. Nada más. Y muchas gracias.

EL SECRETARIO (SEÑOR PABLOS ROMO):

Gracias, señor Blanco Muñiz. 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 Alicia Gallego González.

LA SEÑORA GALLEGO GONZÁLEZ:

Gracias, secretario. Pues, bueno, agradecer al representante del Grupo Mixto, a don Pedro Muñoz, y al representante del Partido Socialista, al señor Martín Benito, pues lo que pedimos y por qué lo pedimos. Porque, claro, la estación es titularidad pública; con lo cual, la propiedad es de la Junta, y la ley es clara en ese sentido. Por lo tanto, lo que estamos pidiendo es una modernización de la estación de autobuses para adecuarla al resto de estaciones del siglo XXI, en el cual vivimos; no vivimos en el siglo XIX ni en el siglo XX, ni... ni queremos quedarnos en el pasado, con... con el hecho de que... de que se señalice o no se señalice. Es decir, esta instalación, esta infraestructura, no cumple la normativa. Y, por tanto, el propietario tendrá que adaptarla a la realidad y, en su caso, a la legislación vigente.

Claro, la señora representante del Partido Vox, María Luisa Calvo, pues... pues presenta una enmienda, la cual no vamos a aceptar, porque mezcla esos conceptos: mezcla lo que es la modernización como inversión con el mantenimiento que pueda generarse del mismo. Mantenimiento que siempre habría que ver las matizaciones



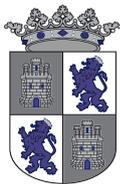
que se hayan podido establecer en el convenio, o que corresponda al gestor. Pero son cosas distintas. Por lo tanto, si tan claro lo tienen, lo que tienen que hacer es presentar una enmienda o presentar una proposición no de ley donde corresponda solicitando dicha situación. Porque lo que ha quedado claro y evidente de toda la exposición que se ha producido es que la instalación es lamentable el estado en que se encuentra; lamentable para lo que es el ciudadano, que la usa, como para el que viene a ver la ciudad y utiliza un transporte público. Y eso también es una imagen de la Junta de Castilla y León. Esa que ustedes venden, de forma constante y reiterada, en los medios de comunicación de modernidad, de un sitio atractivo para vivir. Hombre, pues si llegas a la estación de Zamora, pues no sé yo qué pensarás que es Castilla León, o la región leonesa.

Entonces, dicho esto, creo que ustedes mismos deberían de, a lo mejor, más que gastos publicitarios y estéticos y propagandísticos, es dar lugar a que las infraestructuras sean adecuadas al siglo XXI, y así la gente se forma su propio criterio sin estar afectado por una publicidad engañosa.

Con lo cual, queda claro que no hay accesibilidad, porque está en una planta que no permite a la gente que tiene pues problemas de movilidad utilizar unos ascensores. Que usted ha reconocido, señor Blanco, que en la inspección, que no debe ser muy profunda, porque, si solo la inspección que hace la Junta de Castilla y León -con lo cual, ahí habría que matizar si hace o no hace su trabajo la Junta de Castilla y León- es que observa que los ascensores pues a veces no van muy bien y alguna señalización, pues entonces creo que... que ya con esos datos ya nos dice el compromiso que tiene la Junta en sus propias instalaciones y en las inspecciones que hace de mantenimiento y conservación de las mismas.

Y si tan certero estuviera en el hecho de que la Administración competente es el Ayuntamiento, hombre, pues tendría que sacar aquí las actas de inspección, las sanciones y todo lo demás que se le haya generado; que no es el caso, que no es el caso. ¿Por qué? Porque ustedes saben que ese mantenimiento, seguramente, y sin un examen profundo del convenio, sea un mantenimiento de explotación y de gestión; y, con lo cual, es un mantenimiento de limpieza y de cosas de esas, no de infraestructura. Porque es que volvemos siempre a ese error que comete la Junta, tan interesado y tan partidista, que es esa línea fina entre el mantenimiento y la inversión. Y claro, lo aplicamos para todo: sea educación, sanidad, infraestructuras... para todo. Y resulta que los ayuntamientos pues suponen que, como inducimos en que cualquier cosa que es inversión lo trasladamos a que es un mantenimiento, el coste siempre repercute en el mismo.

Hombre, pues si no tiene accesibilidad es porque hay que modificar estructuralmente el edificio o darle una solución estructural. Con lo cual, estamos ante una situación de inversión, no estamos ante un mantenimiento, que es cambiar un tornillo, o que se cae una plaqueta. Aquí las goteras habría que ver por qué tiene goteras y por qué llueve más dentro que fuera. Pues, hombre, creo que la solución es fácil de saber por qué. No es que hay una cuestión puntual, es una cuestión de que estamos hablando de un edificio de 35 años, con una estructura y un material de hace 35 años, en donde se hizo un lavado de cara hace... pues -¿cuánto?- en el dos mil diez. Usted lo ha reconocido. Con lo cual, es claro que lo que habrá que hacer es una inversión sólida y contundente para dar lugar a que esta estación de autobuses esté adecuada o sea adecuada al siglo XXI; moderna. Lo que hemos oído siempre por parte de la



anterior consejera de Movilidad: queríamos estaciones punteras, modernas, con tecnología, innovadoras... Yo creo recordar todo eso. Cuando se le acusaba desde León en que se preocuparon más de los logos y las pegatinas que de que la instalación tuviera realmente los servicios, pues ella venía a decir que... -la anterior consejera, y no conocemos al actual, y que estamos esperando su comparecencia- pues venía a decir que esas eran las instalaciones que querían para las... para las estaciones de autobuses de esta Comunidad. Con lo cual, hombre, la imagen que da Zamora con este tipo de infraestructuras pues es lamentable.

Que la... que la petición que nosotros hacemos es clara: es de inversión. Y, por lo tanto, tenía que estar en los Presupuestos. Que nosotros ya presentamos en el dos mil veinticuatro para debate y votación, que se desestimó, y que solicitábamos, efectivamente, bueno, pues una primera fase, porque no es una obra de mantenimiento, es una obra de mayor importancia. Por eso hablábamos también de una primera fase de 800.000 euros. Es claro que una inversión, para adecuarla a una estación de autobuses, exige un proyecto sólido y una inversión consistente, para que dé lugar a meter también la tecnología, la digitalización.

Porque también se quejaban los usuarios... -que, como bien decía la señora Calvo, pues son gente que lo utiliza para ir al médico, para hacer sus compras, es decir, para dar servicios y, sobre todo, para que la economía funcione de los pueblos a la ciudad, y también de otros sitios, para que conozcan la historia, el patrimonio, y la economía turística también se permita su actividad- pero es que se quejaban los usuarios de que no podían utilizar los sistemas informáticos. Es decir, será que no tiene una tecnología innovadora, que no se le ha metido lo que es propio de este siglo XXI a ese tipo de estación. Y que, entonces, o tenías dinero en efectivo, que cada vez se utiliza menos, o bien, en su caso, no podías coger el autobús. Es decir, eso, para una capital de provincia, pues hombre, no sé. El usuario que llega y quiere pagar con tarjeta o quiere pagar con una aplicación y no puede -su billete- pues para un pueblo a lo mejor se podría entender que como ya estamos acostumbrados a que el sistema informático no sea de lo mejor, pero para Zamora y para una estación de autobuses pues no queda en muy buen lugar la Junta de Castilla y León.

Volvemos a reiterar que la ley es clara en ese sentido; la accesibilidad no se está cumpliendo. Los fondos, cuando... no me vale la explicación tampoco -que hoy no me la han utilizado, rara vez, pero...- de que los recursos son limitados, pero habrá una serie de prioridades y habrá una serie de intereses en lo que queremos y no queremos. Por lo tanto, el mejor escaparate y la mejor inversión es esta... esta puerta de entrada a las ciudades que son las estaciones de autobuses para el viajero, para el usuario, para el vecino, para el ciudadano, para los jóvenes, para fomentar ese transporte público tan necesario, y parece que ni con fondos propios ni con fondos externos, que los hay y que deben de ser utilizados para estas cosas y no para otro tipo de inversiones menos fructíferas, pues parece que no se quieren utilizar.

Por eso me ratifico: no acepto la enmienda de sustitución. Les animo a que, si tienen tan claro esa... esas matizaciones, exijan a la Administración que sea el cumplimiento de la misma. Ustedes, la Junta de Castilla y León, hagan uso de esa labor de inspección, que no puede quedar en solamente remarcar una señalética, o bien, en su caso, como me decía, un... un arreglo de los ascensores. Parece raro que no funcionen de forma constante y solamente sea ese requerimiento. Y, por lo tanto, yo me ratifico en mi propuesta de resolución, que es que: "Las Cortes de Castilla y León



instan a la Junta de Castilla y León a iniciar los trámites a la mayor brevedad posible para comenzar, en el segundo semestre del año dos mil veinticuatro o en el primer semestre del dos mil veinticinco, las obras para la modernización de la estación de autobuses de Zamora, acometiéndose mejoras en la misma para facilitar, sobre todo, esa accesibilidad en dicha estación para las personas con movilidad reducida". Muchas gracias.

Votación PNL/000983

EL SECRETARIO (SEÑOR PABLOS ROMO):

Muchas gracias, señora Gallego González. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley. ¿Votos a favor? Ocho. ¿Votos en contra? Diez. El resultado de la votación es el siguiente. Votos emitidos: dieciocho. Votos a favor: ocho. Votos en contra: diez. En consecuencia, queda rechazada la proposición no de ley debatida.

No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión a las doce y veintisiete minutos.

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